ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਤੱਕ



ਲੇਖਕ
ਡਬਲਯੂ. ਐਚ. ਮੋਰਲੈਂਡ

ਅਨੁਵਾਦਕ
ਡਾ. ਭਗਤ ਸਿੰਘ



ਪਬਲੀਕੇਸ਼ਨ ਬਿਊਰੋ
ਪੰਜਾਬੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ

AKBAR TON AURANGZEB TAKK *(Punjabi)*
by
W. H. More land
Translated by
DR. BHAGAT SINGH

ਵਿਭਾਗੀ ਸੰਪਾਦਕ
ਡਾ. ਬਲਜੀਤ ਕੌਰ ਸੇਖੋਂ

ISBN 81-7380-922-4

2005
ਕਾਪੀਆਂ : 550
ਕੀਮਤ : 260.00



ਲੇਜ਼ਰ ਸੈਟਿੰਗ : ਜਗਦੰਬਾ ਕੰਪਿਊਟਰਜ਼, ਪਟਿਆਲਾ। (ਫੋਨ : 5003132)

ਡਾ. ਪਰਮ ਬਖਸ਼ੀਸ਼ ਸਿੰਘ ਸਿੱਧੂ, ਰਜਿਸਟਰਾਰ, ਪੰਜਾਬੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ ਨੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਇੰਡੋ ਪ੍ਰਿੰਟਰਜ਼, ਪਟਿਆਲਾ ਵਿਖੇ ਛਪੀ।

ਤਤਕਰਾ

+10

ਵਿਭਾਗੀ ਸ਼ਬਦ

ਪੰਜਾਬੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਕਾਸ ਵਿਭਾਗ ਆਪਣੇ ਮਿਥੇ ਮਿਆਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਚਨਬੱਧ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਹਰ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀਆਂ ਪੁਸਤਕਾਂ ਨੂੰ ਪੰਜਾਬੀ ਪਾਠਕਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਣਾ ਆਪਣਾ ਫਰਜ਼ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਪੁਸਤਕ 'ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਤੱਕ' ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਡਬਲਯੂ. ਐਚ. ਮੋਰਲੈਂਡ ਦੀ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਇਸ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੁਸਤਕ ਦਾ ਪੰਜਾਬੀ ਅਨੁਵਾਦ ਪ੍ਰਤਿਭਾਸ਼ਾਲੀ ਸ਼ਖਸ਼ੀਅਤ ਡਾ. ਭਗਤ ਸਿੰਘ, ਨੇ ਬੜੀ ਮਿਹਨਤ ਤੇ ਲਗਨ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਨੂੰ ਕ੍ਰਮਮਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਮੁੱਚੇ ਵਾਤਾਵਰਣ, ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ, ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਪਕੜ ਕਿਵੇਂ ਬਣੀ ਰਹੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਭਾਵਪੂਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਿਆਨੇ ਗਏ ਹਨ। ਮੁਗਲ ਸਮਰਾਟਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਬਸਤੀਆਂ ਦੀ ਜਦੋ-ਜਹਿਦ ਬਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰਮਈ ਢੰਗ ਨਾਲ ਚਾਨਣਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਲੇਖਕ ਨੇ 'ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਤੱਕ' ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਝਰੋਖਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਉਸ ਕਾਲ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਹਿਲੂ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਗੋਚਰ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਸਮਕਾਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ। ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਤੇ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਵਰਨਣ ਬਾਰੀਕਬੀਨੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਆਏ ਵੇਰਵੇ ਅੱਗੋਂ ਲਿਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਇਤਿਹਾਸ ਲਈ ਬੜੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਿੱਧ ਹੋਣਗੇ। ਆਸ ਹੈ ਕਿ ਪਾਠਕ ਅਤੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਤੋਂ ਉਚਿਤ ਲਾਭ ਉਠਾਉਣਗੇ।

ਪੰਜਾਬੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਕਾਸ ਵਿਭਾਗ
ਪੰਜਾਬੀ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ, ਪਟਿਆਲਾ।

ਧਨਵੰਤ ਕੌਰ
ਮੁਖੀ

ਭੂਮਿਕਾ

ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੁਆਰਾ ਮੈਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਿੱਸਾ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' ('ਭਾਰਤ - ਅਕਬਰ ਦੀ ਮੌਤ ਸਮੇਂ') ਨਾਂ ਦੀ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਪਾਠਕਾਂ ਨੂੰ ਭੇਂਟ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਮੈਂ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿਚ ਮੁਲਕ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਦੀ ਰੂਪ-ਰੇਖਾ ਉਲੀਕੀ ਸੀ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਮੈਂ ਮੁਗਲ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਜਹਾਂਗੀਰ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਪੰਜਾਹ ਸੱਠ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਰਾਜ-ਕਾਲ ਵਿਚ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਹੋਈਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਹਾਲਾਤ ਜਾਂ ਖਾਨਦਾਨੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿਚ ਆਪਣੀ ਹੀ ਇਕ ਏਕਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਲਗਭਗ ਖ਼ਤਮ ਹੀ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮੁਲਕ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਪੈਰ ਪੱਕੇ ਕਰ ਲਏ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਹੀ ਨਵੇਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਮੁੱਢਲੇ ਤਜਰਬੇ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਆਰਥਿਕ ਖੇਤਰ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਅਕਬਰ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਿਚ ਆਈ ਗਿਰਾਵਟ ਦਾ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਦੀ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਨਿਰੋਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਤੇ ਹੀ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਅਧਿਐਨ ਖੇਤਰ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਕਾਲ ਤਕ ਵਿਸਤਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤਾਂ ਕਈ ਨਵੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਪਰਿਵਰਤਨ, ਮਰਹੱਟਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਉਭਾਰ, ਇਲਾਕਾਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਜੋ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਮਾਲਾਬਾਰ ਵਿਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਬੰਬਈ ਵਿਚ ਅਤੇ ਫਰਾਂਸੀਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਪਾਂਡੀਚਰੀ ਵਿਚ ਬਸਤੀਆਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ।

ਅਧਿਐਨ ਦੀ ਤਰਤੀਬ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਭਾਵੇਂ ਅਪੂਰਨ ਸਨ ਪਰ ਹਨ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਲਿਖਣਾ ਸੌਖਿਆ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਸਤਾ ਹੈ। ਨਿਰੇ ਇਸ ਮਨੋਰਥ ਨਾਲ ਹੀ ਜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਕਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਮਿਲਣਗੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸਰੋਤਾਂ ਤੋਂ ਮਿਲੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤਕ ਸਹੀ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਕ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਉੱਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰਾਜ-ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਗਲਬਾ ਕਿਵੇਂ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਂ ਬਾਹਰੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਤੋਂ ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਵੇਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆਨ ਵੱਡੇਰੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਉਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਣਾ

ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਮਝਿਆ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਮੈਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੋਢੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਅਤੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਯਤਨਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਹੈ। ਜਿਸਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਚੱਲਿਤ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚ ਲਗਭਗ ਛੱਡ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਉਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਡੱਚ ਹਾਵੀ ਹੋਏ ਸਨ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਾਹਰੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਡੇਰਾ ਭਾਗ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿਚ ਰਿਹਾ। ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਵੱਲ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਬੜੀ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ। ਪਰ ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਰੋਤਾਂ ਦਾ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਵਿਦਵਾਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮਹਾਨ-ਟਾਪੂ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਵੱਲ ਹੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਲਾਈ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਧਰਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵੱਲ ਜਿਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੌਮ ਦੇ ਪੈਰ ਵੀ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਟਿਕੇ ਸਨ। ਡਾਕਟਰ ਟਰਪਸਟਰਾ ਦੀਆਂ ਦੋ ਜਿਲਦਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਿੰਨਾਂ ਦਾ ਮੈਂ ਅਕਸਰ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਹੋਰ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮਸਲੇ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ। ਦੂਜੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਅਗਿਆਨਤਾ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਡੱਚ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਛਪੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਵੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮਸ਼ਹੂਰ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚੋਂ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਜਿੰਨਾਂ ਵਿਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਮੋਢੀਆਂ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਾਹਸੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸਤਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜਾਂ ਭੈੜੇ ਰਵੱਈਏ ਲਈ ਨਿੰਦਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਪੂਰਵ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ (ਡੱਚਾਂ) ਦੇ ਪੈਰ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਹੀ ਚਲ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਸਰੋਤਾਂ ਨੂੰ ਅੱਖੋਂ ਉਹਲੇ ਰੱਖਣਾ ਹੋਰ ਵੀ ਅਫ਼ਸੋਸ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਕਈ ਗੱਲਾਂ ਵਿਚ ਉਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਰੋਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਚੰਗੇ ਹਨ। ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕਈ ਗੱਲਾਂ ਲਿਖਤ ਵਿਚ ਲੈ ਆਂਦੀਆਂ ਜਿਸਦੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਵਪਾਰ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਬਟਾਵਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਵਲੋਂ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸਦਕੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਅਤੇ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਵਪਾਰਕ ਸੌਦਿਆਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਹੋਂਦ ਵਿਚ ਆਏ ਜਿਹੜੇ ਦੁਰਾਡੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋਏ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੜ੍ਹੇ ਹੋਏ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਕੁਦਰਤੀ ਹੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਰੋਤਾਂ ਉਤੇ ਹੀ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਰਹਿਣਗੇ। ਪਰ ਜੇ ਉਹ ਡੱਚਾਂ ਵੱਲੋਂ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਣਗੇ ਤਾਂ ਉਹ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਵਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਗ਼ਲਤ ਰਾਏ ਬਣਾ ਲੈਣਗੇ।

ਇਸ ਕਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਅਣਛਪੇ ਸਰੋਤਾਂ ਬਾਰੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਿਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿਚ ਹੁਣ ਲੱਭਣ ਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਲੀਅਮ ਫੌਸਟਰ ਦੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਕੈਲੰਡਰ ਸਾਧਾਰਨ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਹਨ। ਮੈਂ ਮੁੱਢਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿਚੋਂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਚੁਣੀ ਹੈ ਪਰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਮਿਲੀਆਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਪਹਿਲਾਂ ਛਪੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਵਪਾਰ ਸੰਬੰਧੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਇਸ਼ਾਰੇ ਅਤੇ ਕਿਤੇ-ਕਿਤੇ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਹਵਾਲੇ ਵੀ ਮਿਲੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਕੁਝ ਬਾਰੀਕ ਗੱਲਾਂ ਤੇ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਜਿਹੜੇ ਭਾਰਤੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੇ

ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਛਪੇ ਹੋਏ ਕੈਲੰਡਰਾਂ ਵਿਚ ਲਗਭਗ ਸਭ ਕੁਝ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਡੱਚ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੈਲੰਡਰ ਨਹੀ ਮਿਲਦੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਬਾਰੇ ਨਿਸਚੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਕਹਿ ਸਕਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੀ ਨਿਯਮਿਤ ਵਿਧੀ ਨਾਲ ਪੜਤਾਲ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਿਆ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਮੈਂ ਜਾਣਦਾ ਹਾਂ ਭਾਰਤੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਕੀਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਸਦਕੇ ਉਹ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟ (ਨਕਲ) ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਹੜੀ ਹੇਗ ਵਿਚ ਪੁਰਾਲੇਖ-ਭਵਨ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਉਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਹੁਣ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਿਸ (ਲੰਡਨ) ਵਿਚ ਪਈ ਹੈ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚ ਬੈਠ ਕੇ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਇਹ ਨਕਲ ਵੱਡਮੁਲੀ ਹੈ ਪਰ ਆਰਥਿਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਇਹ ਅਧੂਰੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ ਗੱਲਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਡੱਚ ਪਬਲਿਕ ਰਿਕਾਰਡ ਆਫ਼ਿਸ ਨੂੰ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੈਨੂੰ ਮਸ਼ਹੂਰ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀਆਂ ਫੋਟੋ ਕਾਪੀਆਂ ਭੇਜੀਆਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸਨ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚ ਹਵਾਲੇ ਸਨ। ਇਸ ਕਾਲ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਣਲੱਭੇ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰ ਵਿਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸੱਭ ਕੁਝ ਦੀ ਭਾਲ ਅਤੇ ਖੋਜ ਦਾ ਕੰਮ ਕਿਸੇ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਪਰ ਭਾਰਤੀ ਇਤਿਹਾਸਕ ਖੋਜ ਵਿਚ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਜਥੇਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਜਿਥੇ ਤਕ ਭਾਰਤੀ ਸਰੋਤਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਮੈਨੂੰ ਸਮਕਾਲੀ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਘੋਖਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਸਿਵਾਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਜੋ ਇਸ ਮੁਲਕ (ਇੰਗਲੈਂਡ) ਵਿਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਵਾਂ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜੇਕਰ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਦੀਆਂ ਲਾਇਬਰੇਰੀਆਂ ਵਿਚ ਪਈਆਂ ਪੁਸਤਕਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਇਹ ਪੁਸਤਕ, ਪਹਿਲੀ ਪੁਸਤਕ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਸੰਖੇਪ ਬਿਆਨ ਹੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਨਿਰਣੈ-ਆਤਮਕ ਪੁਸਤਕ। ਇਹ ਪੁਸਤਕ ਲਗਭਗ ਉਸ ਸਾਰੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਪੜਚੋਲਦੀ ਹੈ ਜੋ ਛਪ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਅਤੇ-ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚ ਖਿੰਡਰੀ ਪਈ ਹੈ ਤੇ ਜੋ ਸਾਰੀ ਦੀ ਸਾਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ ਕੁਝ ਅਣਛਪੇ ਸਰੋਤਾਂ ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਸਰੋਤਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤ ਸਕਣ ਦਾ ਇਸ ਲੇਖਕ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲੇ ਵੀ ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਦੀ ਬਹੁਤ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ। ਇਹ ਖੋਜ ਕੇਵਲ ਡੱਚ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿਚੋਂ ਹੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨੀ ਹੋਵੇਗੀ ਸਗੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਵੀ ਜਿਹੜੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਹੋ ਘੋਖਣ ਅਤੇ ਪੜਤਾਲਣ ਦੀ ਵਧੀਆ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਹਨ।

ਮੈਂ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਤਰਤੀਬ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੇ ਇਹ ਆਮ ਪਾਠਕਾਂ ਦੇ ਸਮਝਣ ਲਈ ਸੁਖਾਲੀ ਹੋਵੇ ਉਥੇ ਇਹ ਗੰਭੀਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਅਸਲ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਦਾ ਕੰਮ ਵੀ ਕਰੇ। ਹਰ ਗੱਲ ਲਈ ਪੁਸ਼ਟੀ ਵਜੋਂ ਹਵਾਲੇ ਹਰ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅੰਤਿਕਾਵਾਂ ਵਿਚ ਮੈਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸੁਖਾਲੇ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿਚ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਮੱਦਦ ਮਿਲੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਤਜਰਬੇ ਨਾਲ ਉਹ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਪੁਰਾਣੇ ਲੇਖਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾਲੇ ਦੇਣ ਸਮੇਂ ਮੈਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਬਦ-ਜੋੜਾਂ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਰਾਮ-ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਵੀਨ ਰੂਪ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਤੱਕ

ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਮੈਂ ਇੰਮਪੀਰੀਅਲ ਗੈਜ਼ਟੀਅਰ ਵਲੋਂ ਧਾਰਨ ਕੀਤੇ ਲਿਪੀ-ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ। ਪਰ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਵੱਖਰਾ ਨਿਯਮ ਚੁਣਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਤੋਂ ਅਧਿਐਨ ਦਾ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰ ਸਾਹਮਣੇ ਖੁੱਲ੍ਹਦਾ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰਕ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਨਿਕਾਸ ਇੱਕ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਜਦ ਤਕ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਉਦੋਂ ਤਕ ਸਹੀ ਲਿਪੀ-ਅੰਤਰ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿਚ ਮੈਂ ਇਹੀ ਠੀਕ ਸਮਝਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਾਮਾਂ ਦੀ ਆਮ ਸਮਕਾਲੀ ਸ਼ਕਲ ਨੂੰ ਹੀ ਚੁਣਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਗਿਆਨ ਦੇ ਸਵਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਨਿਰਣਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਗਿਆਨ ਸੰਬੰਧੀ ਮੈਂ ਰਾਏ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਾਂ।

ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਮੁਲਕ (ਇੰਗਲੈਂਡ) ਵਿਚ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਵਿਦਵਾਨਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਖੁੱਲ੍ਹ-ਦਿਲੀ ਨਾਲ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲੀ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਰਿਣੀ ਹਾਂ। ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ ਗੱਲਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮਦਦ ਲਈ ਮੈਂ ਮਿਸ ਐਲ. ਐਮ. ਐਨਸਟੇ, ਡਾ. ਡਬਲਯੂ. ਆਰ. ਬਿਸ਼ਚੋਪ; ਮਿਸਟਰ ਆਰ. ਬਰਨ, ਮਿਸਟਰ ਸੀ. ਈ. ਕਾਹਿੰਗਟਨ; ਸਰ ਰੋਬਰਟ ਗਿਲਾਨ; ਸਰ ਵੂਲਜਲੇ ਹੇਗ; ਪ੍ਰੋ. ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ; ਪ੍ਰੋ. ਸ਼ਫਾਤ ਅਹਿਮਦ ਖਾਂ ਪ੍ਰੋ. ਜੀ. ਡਬਲਯੂ ਡੈਨੀਅਲਜ਼ ਅਤੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਅਤੇ ਮੈਡਲਜ਼ ਦੇ ਵਿਭਾਗ ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ ਦੇ ਓਰੀਐਂਟਲ ਮੈਨੂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸ਼ੁਕਰਗੁਜ਼ਾਰ ਹਾਂ। ਲੰਡਨ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੇ ਪ੍ਰੋ. ਪੀ. ਜਿਲ ਨੇ ਡੱਚ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਰਥ ਸਮਝਣ ਵਿਚ ਮੈਨੂੰ ਬਹੁਮੁੱਲੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਰਿਜਕਸਰਚੀਫ ਦੇ ਡਾ. ਜੇ. ਡੀ. ਰੂਲ੍ਹ ਨੇ ਬੜੀ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਚਾਰਜ ਵਿਚਲੇ ਰਿਕਾਰਡ ਫਰੋਲ ਕੇ ਮੈਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਅੰਤ ਵਿਚ ਮੈਂ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਦੇ ਡਬਲਯੂ. ਫੋਸਟਰ ਦਾ ਸ਼ੁਕਰਗੁਜ਼ਾਰ ਹਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਅਦੁੱਤੀ ਗਿਆਨ ਤੋਂ ਮੈਂ ਲਗਾਤਾਰ ਲਾਭ ਉਠਾਉਂਦਾ ਰਿਹਾਂ ਹਾਂ।

ਡਬਲਯੂ. ਐਚ. ਮੋਰਲੈਂਡ

ਅਧਿਆਇ - 1

ਏਸ਼ੀਆ ਦਾ ਵਾਤਾਵਰਣ

1. ਰਾਜਨੀਤਕ ਸਥਿਤੀ

ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਆਰਥਿਕ ਲਹਿਰਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਇਆ, ਪਰ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਪਣੀ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਸੰਬੰਧ ਸਨ, ਜਾਣ ਪਛਾਣ ਵਜੋਂ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਪਣੀ ਪੁਸਤਕ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' (ਅਕਬਰ ਦੀ ਮੌਤ ਸਮੇਂ ਦਾ ਭਾਰਤ) ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਵੀ 'ਭਾਰਤ' ਤੋਂ ਮੇਰਾ ਭਾਵ ਉਹ ਇਲਾਕਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਹੁਣ ਭਾਰਤੀ ਸਾਮਰਾਜ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਰ੍ਹਮਾ ਦਾ ਪ੍ਰਾਂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਏਕਤਾ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੋਈ।

ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਹਿੱਸਾ ਤਿੰਨਾਂ ਮੁੱਖ ਮੰਡਲਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਸਲਤਨਤ, ਕੇਂਦਰ ਵਿਚ ਦੱਖਣ ਦੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੂ ਰਾਜਿਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਹੇਠਲੇ ਇਲਾਕੇ। ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਮੁਗਲ ਸਲਤਨਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਸਮਾਂ ਮੈਂ ਚੁਣਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਜਹਾਂਗੀਰ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ-ਕਾਲਾਂ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਬੈਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਾਜ-ਕਾਲਾਂ ਵਿਚ ਸਲਤਨਤ ਦੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਅਰਥ-ਸ਼ਾਸਤਰ ਲਈ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਹੋਈਆਂ ਬਗਾਵਤਾਂ, ਤਖ਼ਤ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਸੰਘਰਸ਼ ਅਤੇ ਦਰਬਾਰ ਦੀਆਂ ਸਾਜ਼ਸ਼ਾਂ ਦੀ ਇਕ ਅਮੁੱਕ ਲੜੀ ਵਰਗੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਨਾਲ ਸਾਡਾ ਬਹੁਤਾ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਕਿ ਗੜਬੜ ਦੇ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਕੇ ਫੈਲਣ ਨਾਲ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਹੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸਗੋਂ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਸਾਹਸ ਦਾ ਉਤਸ਼ਾਹ ਭੰਗ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖਰਚ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਦਬਾ ਦਾ ਲਗਾਤਾਰ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸਰਹੱਦਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਉੱਤਰ ਵਿਚ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀਆਂ ਕੋਈ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨਹੀ ਵਾਪਰੀਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਕੰਧਾਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਈਰਾਨ ਨਾਲ ਸੰਘਰਸ਼ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਦੋਨਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਥਲ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਹੀ ਅਸਰ ਨਹੀ ਪਾਇਆ, ਸਗੋਂ ਕੰਬੇ ਦੀ ਖਾੜੀ ਦੇ ਵਣਜ ਉਤੇ ਵੀ ਅਸਰ ਪਾਇਆ। ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਰਾਜ ਮੇਘਨਾ ਦੇ ਨਦ-ਮੁਖ ਉਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਉਤੇ 1666 ਤੱਕ ਅਰਾਕਾਨ ਦੇ ਰਾਜੇ ਦਾ ਰਾਜ ਰਿਹਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਚਿਟਾਂਗਾਂਗ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਿਚਲੇ ਇਲਾਕੇ ਸਮੇਤ ਇਸ ਨੂੰ ਸਲਤਨਤ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਹੇਠ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ। ਦੱਖਣੀ ਸਰਹੱਦ ਉਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਾ ਹੋਏ। ਜਿੱਥੇ ਦੱਖਣ ਦੀਆਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀਆਂ ਨੂੰ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਆਰੰਭ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਦੱਖਣ ਵਿਚ

ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਪੰਜਾਂ ਰਿਆਸਤਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਿਦਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਗੁਆਂਢੀਆਂ ਨੇ ਹੱੜਪ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿਚੋਂ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਖਾਨਦੇਸ਼ ਪਹਿਲਾ ਹੀ ਇਕ ਮੁਗਲੀਆਂ ਪ੍ਰਾਂਤ ਬਣ ਚੁੱਕਿਆ ਸੀ। ਅਹਿਮਦ-ਨਗਰ ਦੀ ਜਿੱਤ ਲਈ ਅਕਬਰ ਨੇ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਵਿਚ ਇਹ ਜਿੱਤ 1635 ਤੱਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਹੋ ਸਕੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਇਲਾਕਾ ਸਲਤਨਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਦੋ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀਆਂ ਬੀਜਾਪੁਰ ਅਤੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦਾ ਭਾਵੇਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਕਾਇਮ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਇਹ ਲਗਾਨਦਾਰ ਬਣ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ।

ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਕਥਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। 1565 ਵਿੱਚ ਵਿਜੈਨਗਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਇਲਾਕਾ ਅਜਿਹੇ ਮੁਖੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿਚ ਰਹਿ ਗਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਾਇਕ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਸਿਧਾਂਤਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦਾਈ ਅਮਲੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਵਿਜੈਨਗਰ ਖ਼ਾਨਦਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੀ, ਜਿਹੜਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਚੰਦਰਾਗਿਰੀ ਦਾ ਰਾਜਾ ਜਾਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਰਨਾਟਕ ਦਾ ਰਾਜਾ ਕਹਿੰਦਾ ਸੀ, ਸਾਹਿਬੀ ਨੂੰ ਮੰਨਦੇ ਸਨ। ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਕੁਝ ਝਾਕੀਆਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਨਾਇਕ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਲੜਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਝਗੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਕਦੇ ਤਾਂ ਇਕ ਕਠਪੁਤਲੀ ਵਾਂਗ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਕਦੇ ਇਕ ਤੱਕੜਾ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਬਣਦਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਗੁਟ-ਬੰਦੀਆਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਬਦਲਦੀਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਜੋ ਕੁਝ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਮਨ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕਦੇ ਕਾਇਮ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅਮਨ ਬਣੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਕਦੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਅਤੇ ਬੀਜਾਪੁਰ ਕਦੇ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨਾਇਕ ਨਾਲ ਗਠਜੋੜ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਇਲਾਕੇ ਵਧਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਮੈਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸੁਝਾਉ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਜਿਸਨੂੰ ਅੱਜਕਲ੍ਹ ਜੰਗ ਦਾ ਇਕ ਯੋਗ ਕਾਰਨ ਸਮਝਿਆ ਜਾਏ, ਪਰ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵੈਰ-ਵਿਰੋਧਾ ਦਾ ਚੋਖਾ ਮੰਤਵ ਮਾਲੀਆ ਜਾਂ ਖ਼ਜ਼ਾਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਵਿਚ ਘੱਟ ਇਲਾਕਾਈ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਉਤੇ ਅਗਲੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਏਗੀ, ਬਾਕੀਆਂ ਦੀ ਕੋਈ ਆਰਥਿਕ ਮਹੱਤਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਇਲਾਕਾ ਜਿਸ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਉਹ ਕਾਲੀਕਟ ਦੀ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਰਿਆਸਤ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਇਸ ਵੇਲੇ ਤੱਕ ਲਗਭਗ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਾਹਲ ਉਤੇ ਸਥਿਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਦੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਰਾਜਨੀਤੀ ਵਿਚ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਥਾਂ ਸੀ।

ਜਿਹੜਾ ਵਰਣਨ ਹੁਣੇ ਹੀ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਬਾਰੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਲਗਭਗ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਗ ਉਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਕਾਇਮ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆ ਵਿੱਚ ਜੰਗ ਜੇਕਰ ਕਾਰ-ਵਿਹਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਭਾਵਿਕ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਵਪਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੇ ਮਨਾਂ ਉਤੇ ਹਾਵੀ ਰਹੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਛੋਟੇ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਬਹਾਨਾ ਜਿਸ ਤੋਂ ਜੰਗ ਛੇੜੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਇਕ ਯਥਾਰਥ-ਪੂਰਵ ਅਨੁਮਾਨ ਅਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਲਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾ ਇਸ ਲਈ ਹੋਰ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਪੱਛਮੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਦੇਸ਼ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਤੁਰਕੀ ਸਨ। ਉਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲੜਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੈਰ ਵਿਰੋਧ

ਵਪਾਰ ਦੀ ਚਾਲ ਉੱਤੇ ਡੂੰਘੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਤੁਰਕੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਲਾਲ ਸਾਗਰ (ਰੈਡ ਸੀ) ਦੇ ਕੰਢਿਆਂ ਉੱਤੇ ਅਰਬ ਕਬੀਲਿਆਂ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਲੜਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਅਰੋਕਾਨ, ਪੈਗੂਆਵਾ ਅਤੇ ਸਿਆਮ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਗਰੁੱਪ ਸੀ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਕੇਵਲ ਇਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਜੰਗ ਕਿਸੇ ਵੇਲੇ ਵੀ ਛਿੜ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਲੜਾਈਆਂ ਆਮ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਹਮਲਾਵਰ ਚੀਨ ਨੂੰ ਫਤਿਹ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਜਾਪਾਨ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਹੋਈ ਕੋਰੀਆ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਕ ਲੰਮੇਰੀ ਖਾਨਾ-ਜੰਗੀ ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਦੱਖਣੀ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਸਥਿਤੀ ਮਹਾਂਦੀਪ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਭੈੜੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸੇ ਲਈ ਝਗੜਿਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ। ਸਮਾਟਰਾ ਸ਼ਕਤੀ ਐਚਿਨ ਦੇ ਜ਼ਾਲਮਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਖ਼ਾਨਦਾਨ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀਆਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਪਿਛੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪੱਛਮੀ ਸਾਹਲ ਉੱਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਇਲਾਕਾ ਐਚਿਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਦੂਰ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹਾਂ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਫੈਲਾਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਲੜਾਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮਾਲਾਕਾ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਉੱਤੇ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਲਾਭਾਂ ਕਰਕੇ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪੱਛਮੀ ਜਾਵਾ ਵਿਚ ਬਾਨਟਾਮ ਅਤੇ ਜਕਾਟਰਾ ਦੀਆਂ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀਆਂ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਗੁਆਂਢੀਆਂ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੇਲੇ ਵੀ ਲੜ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਵਿਚ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਕੋਈ ਅਮਨ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਸੈਲੀਬੀਜ਼ ਦੀਪ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅਸਥਾਨ ਮੈਕਾਸਾਰੰ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀਆਂ ਉਮੰਗਾਂ ਪੂਰਬੀ ਜਾਵਾ ਫਤਹਿ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਨੀਤੀ ਕਰਕੇ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹਾਲੈਂਡ ਨਾਲ ਲੜਾਈ ਛਿੜ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦੀਪਾਂ[1] (ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼) ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਲਗਭਗ ਭਿਅੰਕਰ ਸੀ। ਬਾਂਡਾ ਦੀਪਾਂ ਦੇ ਵਾਸੀਆਂ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਨਿਸ਼ਚਤ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਦਾ ਅਨੰਦ ਮਾਣ ਰਹੇ ਸਨ। ਐਂਬੋਇਨਾ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਸਥਾਨਕ ਵੈਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੌਤ-ਭੇਦਾਂ ਸਦਕੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਡੱਟੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਖ਼ਾਸ ਮਾਲਾਕਾ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੰਨੇ ਦੀਪ ਸਨ, ਲਗਭਗ ਉਨੇ ਹੀ ਧੜੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਉੱਤੇ ਸਫਲ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਪਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਉੱਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਪਹਿਲੇ-ਪਹਿਲੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਗਮਨ ਨਾਲ ਘਬਰਾਹਟ ਵਧੀ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ, ਪਰ ਅਮਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਖ਼ਤ ਢੰਗਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਅਮਨ ਸਥਾਪਤ ਹੋਇਆ।

---

1. ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਦੀਪਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਹਨ। ਮੈਂ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਮਾਲਾਕਾਜ਼, ਸੇਰਮ, ਐਂਬਇਨਾ ਅਤੇ ਬਾਂਡਾ ਦੀਪਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁਲ੍ਹੇ ਖਿਆਲ ਨਾਲ ਵਰਤਦਾ ਹਾਂ, ਗਿਲੋਲੋ ਦੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ ਦੀਪਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਾਕਾਜ਼ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਮਾਲਾਕਾਜ਼ ਅਤੇ ਐਂਬੋਇਨਾ ਵਿੱਚ ਲੌਂਗ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਜੈਵਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲ ਕੇਵਲ ਬਾਂਡਾ ਦੀਪਾਂ ਤੋਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਸੇਰਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲੌਂਗ ਸਨ, ਪਰ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੀਪ ਮਹੱਤਤਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਦੀਪਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਅਧਿਆਇ-1 ਦੇ ਭਾਗ ਤੀਜੇ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਹੈ।

ਅਰਥ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਝਗੜਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਛੱਡ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਚੀਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਕਿਸੇ ਦੇਸ਼ ਨੇ ਵੀ ਕੋਈ ਅਜੇਹੀ ਸਕਤੀ ਉੱਨਤ ਨਹੀ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਜਲ-ਸੈਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਦਰਅਸਲ ਅਸੀਂ ਪੈਗੂ ਜਾਂ ਐਚਿਨ ਜਾਂ ਮੈਕਾਸਾਰ ਵਲੋਂ 'ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੇੜੇ' ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰੁਝੇਵਿਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਤਾਂ ਇਹ ਜ਼ਾਹਿਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਲੜਾਈ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਬੇੜੇ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਜਦੋਂ ਐਚਿਨ ਨੇ ਮਲਾਕਾ ਵਿਰੁੱਧ ਇਕ ਮੁਹਿੰਮ ਭੇਜੀ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਸੀ ਕਿ ਫ਼ੌਜ ਨੂੰ ਦੋਨਾਂ ਦੀਪਾਂ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਸਮੁੰਦਰੋਂ ਪਾਰ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਕਈ ਸੈਂਕੜੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਬੇੜੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਫ਼ੌਜ ਨੂੰ ਵੈਰੀ ਦੇ ਸਾਹਲ ਉਤੇ ਉਤਾਰਿਆ ਗਿਆ। ਜੇਕਰ ਕਿਧਰੇ ਅਜਿਹੀ ਮੁਹਿੰਮ ਇਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਮਿਲ ਜਾਂਦੀ ਤਾਂ ਇਹ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੁਰੰਤ ਡੂਬੋ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣੇ ਸਨ। ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਜਲ-ਸੈਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ, ਹਮਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਆਪਣੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਡੱਚਾਂ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਤਰਸ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।[2] ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਨੂੰ ਅਮਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀਆਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਜਿਹੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੋਪਾਂ ਕਾਫ਼ੀ ਸਨ। ਇਕ ਵਾਰੀ ਜਦ ਈਰਾਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਮੁਖਤਿਆਰ ਨੇ ਇਹ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸਮੁੰਦਰ ਦਾ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਧਰਤੀ ਦਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸਦੇ ਕਥਨ ਵਿਚ ਠਿੰਗਰ ਸਚਾਈ ਸੀ। ਮੋਚਾ ਵਿੱਚ ਤੁਰਕਾਂ ਦੇ ਕਾਇਮ ਕੀਤੇ ਹੋਏ 'ਬੇੜੇ' ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਾਂਗੇ। ਇਥੇ ਇਨਾਂ ਹੀ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਉਹ ਇੰਨੀ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਰਕੇ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਿੰਨਾ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ-ਸੱਤਾ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਕਰਕੇ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਮੋਜ਼ਮਬੀਕ ਅਤੇ ਮਾਲਾਕਾਜ਼ ਵਿਚਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ-ਸੱਤਾ ਦੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਪਾਸ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾਲ ਅਟੁੱਟ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

2. ਪੁਰਤਗਾਲ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਮਰਾਜ

ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿਚ ਪਹਿਲੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ ਪੰਦਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਆਏ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਸਾਮਰਾਜ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਉਤਪੰਨ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਏਸ਼ੀਆ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਤਜ਼ਰਬਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਵਿਉਂਤ ਸਮੁੰਦਰ ਉਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਸ਼ਾਸਕ-ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾ ਰੱਖਣਾ ਸੀ। ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਮੀਲ ਦੂਰ ਦੇ ਇਕ ਛੋਟੇ ਜਿਹੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਇਹ ਇਕ ਮਹਾਨ ਉੱਦਮ ਸੀ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਤਾਕਤਾਂ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਨੇ

2. ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੀ ਡਾਇਰੀ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ ਪੰਜਵਾਂ, ਪੰਨਾ 310 ਐਫ, ਦੇਖੋ। ਜਦੋਂ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂਆਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਮਲੇ ਨੂੰ ਧਮਕਾਇਆ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀ ਸੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜਪਾਲ ਨੇ 'ਤਿੰਨ ਗਸ਼ਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਗਰੀਬ ਨਾ-ਤਜਰਬਾਕਾਰ ਪੇਜਿਆਂ ਦੇ ਇਕ ਟੋਲੇ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉਤੇ ਠੋਲ੍ਹ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਦੇ ਸਮੁੰਦਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਲਾਭ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਫਿਰ ਵੀ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਉਹ ਦਰਿਆ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਫੇਰ ਸਾਡੇ ਰੱਖਿਆ ਜਹਾਜ਼ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹ ਕੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਮੁੜ ਦਰਿਆ ਵਿਚ ਵਾਪਸ ਆ ਜਾਂਦੇ ਸਨ।

ਜਿਸ ਦਾ ਹੁਣੇ ਹੀ ਅਸੀ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਸੰਭਵ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਸਫਲਤਾ ਲਈ ਦੋ ਗੱਲਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ : ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧਤਾ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਤਕੜੇ ਬੇੜਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਰਨ ਅਤੇ ਰਸਦ ਦੇਣ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਜਲ-ਸੈਨਾ ਅੱਡੇ ਜਿਨ੍ਹਾ ਦੀ ਧਰਤੀ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਦੋਨਾ ਰਾਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਹੋ ਸਕੇ ਜੋ ਜਿਵੇਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਜਾਏ ਮਲਾਹਾਂ ਅਤੇ ਜੰਗੀ ਜਵਾਨਾਂ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਭੇਜ ਸਕਣ। ਕਿਸੇ ਗੰਭੀਰ ਵਿਰੋਧਤਾ ਦੇ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਅਤਿ ਸਾਧਾਰਨ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲੇ ਬੇੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਅਸਲੀ ਸਮੱਸਿਆ ਜਲ-ਸੈਨਾ ਅੱਡਿਆਂ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਿਲ੍ਹਾਬੰਦੀ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਅੱਡੇ ਸਨ : ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਸਾਹਲ ਉਤੇ ਗੋਆ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੇ ਰਾਹ ਉਤੇ ਮਲਾਕਾ ਅਤੇ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼-ਦੁਆਰ ਉਤੇ ਉਰਮੂਜ। ਪਹਿਲੀ ਵਿਉਂਤ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਨਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਉਣ ਲਈ ਅਦਨ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ। ਅਰਬ ਦੇ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਤੁਰਕੀ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਫੈਲਣ ਕਾਰਨ ਅਦਨ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਨਾ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਉਪਰ ਲਿਖੀਆਂ ਤਿੰਨ ਥਾਵਾਂ ਲਗਭਗ ਇਕ ਸਦੀ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਿੱਧ ਹੋਈਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਪਾਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਨੋਰਥਾਂ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਸਨ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕਿਲ੍ਹੇ ਮੋਜ਼ਮਬੀਕ, ਦਿਓ, ਦਮਨ, ਕੋਚੀਨ ਅਤੇ ਕੋਲੰਬੂ ਸਨ। ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਸਾਹਲ ਉਤੇ ਮੋਜ਼ਮਬੀਕ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਬੇੜਿਆਂ ਦੇ ਇਕ ਵਿਸ਼ਰਾਮ-ਅਸਥਾਨ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਕੇਂਦਰ ਵਜੋਂ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਦਿਓ ਅਤੇ ਦਮਨ ਕੰਬੇ ਦੀ ਖਾੜੀ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਖਾੜੀ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਿਕਾਸਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਿਕਾਸ ਸੀ। ਕੋਚੀਨ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਲਈ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਇਕੋ ਇਕ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਵਸਤੂ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੋਲੰਬੂ ਵਪਾਰ-ਯੋਗ ਦਾਲਚੀਨੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸੋਮੇ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਦੇ ਦੀਪਾਂ (ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼) ਦੀਆਂ ਵਿਰੋਧੀ ਆਬਾਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕੀ ਤੱਟ ਦੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਚੁਣੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਉਤੇ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਖਿੰਡੇ ਪੁੰਡੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਬਣੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਇਹ ਲੌਂਗ ਜੈਵਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਕੁ ਅੱਡਿਆਂ ਉਤੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ, ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਉਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਰਾਜ ਸਥਾਪਿਤ ਹੁੰਦਾ ਗਿਆ।

ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਸਦੀ ਲੰਘਦੀ ਗਈ, ਕੁਝ ਹੋਰ ਹੀ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਕੋਮਾਂ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਕੋਮਾਂ ਪਾਸ ਕਿਲ੍ਹੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੈਨਾਪਤੀ ਗੋਆ ਤੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਕੋਮਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਹੀ ਸਨ, ਪਰ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਹੀ, ਤਾਕਤ ਦੇ ਕੇਂਦਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਅਸਥਾਨਾਂ ਵਜੋਂ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸਨ। ਭਾਰਤ ਦੀ ਪੂਰਬੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵੱਲ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸੇਂਟ ਥੋਮ ਅਤੇ ਨਾਗਾਪਟਮ ਤੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਹੁਗਲੀ ਅਤੇ ਚਿਟਾਗੋਂਗ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਕੈਂਟਨ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼-ਦੁਆਰ ਉਤੇ ਮੈਕਾਉ ਸੀ। ਇਥੇ ਚੀਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਲਈ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤ ਰੋਕਾਂ ਅਧੀਨ ਹੀ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਟਿਮੂਰ ਦੇ ਦੁਰੇਡੇ ਦੀਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਬਸਤੀ ਸੀ, ਜਿਸਦੇ ਲੋਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਸਫੈਦ ਸੰਦਲ ਦੀ ਲੱਕੜੀ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਮਗਰੋਂ ਮੈਕਾਸਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਆਬਾਦੀ ਬਣ ਗਈ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ

ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੇ ਅਸਥਾਨਾਂ ਨੇ ਭਾਵੇਂ ਕੌਮ ਦੇ ਧਨ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਤਾਕਤ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਨਾ ਵਧੀ। ਤਾਕਤ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਗੋਆ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਮੁੱਖ ਬੇੜੇ ਰੱਖੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਜਿਥੋਂ ਲੋੜ ਸਮੇਂ ਪੂਰਬ ਜਾਂ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਕੁਮਕਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਛੋਟੇ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵੱਡੇ ਜਹਾਜ਼ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਗੋਆਂ ਜਾਂ ਬਾਸੀਨ ਵਿੱਚ ਬਣਦੇ ਸਨ। ਗੋਆ ਵਿਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖੜੇ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਅੱਡਾ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸ਼ਾਇਦ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸੰਗਠਿਤ ਉਦਯੋਗਿਕ ਉੱਦਮ ਸੀ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਲਈ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਢੰਗ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਮਨ ਲਿਖਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ :

ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ, ਕਿ ਕੁਝ ਕੁ ਵਪਾਰਕ ਰਸਤਿਆਂ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਨੀਯਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਸਤਿਆਂ ਉਤੇ ਹੋਰ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਰਾਖਵੇਂ ਰਸਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਬਦਲ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਦੱਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਜ਼ਹਾਜ਼ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪਕੜੇ ਜਾਣ ਜਾਂ ਬਰਾਮਦ ਹੋਣ ਦੇ ਡਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ, ਚੀਨ, ਜਪਾਨ, ਜਾਂ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਦਾ ਹੀਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨਾਮ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਆਗਿਆ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰੀ ਉੱਦਮ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਦੂਜੀ ਗੱਲ ਇਹ, ਕਿ ਕੁਝ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਜੰਗੀ ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੀ ਸਾਰੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮਨਾਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਤੇ ਸਮਾਨ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਤੀਜੀ ਗੱਲ ਇਹ, ਕਿ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਫ਼ੀਸਾਂ ਨਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣ ਅਤੇ ਲਾਈਸੈਂਸ ਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਏ, ਕੋਈ ਵੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਜਹਾਜ਼ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਸਾਮਾਨ ਢੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਲਾਇਸੈਂਸ-ਫ਼ੀਸਾਂ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਰਮੁਜ਼ ਜਾਂ ਮਾਲਾਕਾ ਵਰਗੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਕਰ (ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀਆਂ) ਵੀ ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਸੰਪੂਰਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਪਰ ਅਸਲੀ ਹਾਲਤ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇਣੀ ਪਵੇਗੀ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਬਹੁਤ ਹੀ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟ ਸੀ। ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅੱਡਿਆਂ ਉਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੈਨਾਪਤੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਆਮ ਅਨੁਮਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਤਨਖਾਹਾਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ, ਸਗੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਾਜਾਇਜ਼ ਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਉਤੇ ਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਪਾਈਰਾਰਡ ਤੇ ਉਰਮੁਜ਼ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਿਆ ਉਹ ਪੈਸੇ ਦੀ ਖ਼ਾਤਰ ਸਭ ਕੁਝ ਲੰਘਣ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹੀ ਲਿਖਾਰੀ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਵਪਾਰੀ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਵਜੋਂ ਮਿਲ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਲਾਈਸੈਂਸ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸਾਫ਼ ਹੀ ਇਹ ਇਕ ਸੌਖੀ ਵਿਊਂਤ ਸੀ। ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਨੂੰ ਮੁਫ਼ਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਲਾਈਸੈਂਸ ਵੀ ਇਸੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਅੰਤਿਮ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸਾਰੇ ਹੀ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਚੰਗਾ ਸੀ ਤਾਂ ਲਾਭਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਹਿੱਸਾ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥ ਆਇਆ। ਉਗਰਾਹੀ ਦੀ ਕੁਲ ਰਕਮ, ਜਾਇਜ਼ ਜਾਂ ਨਜਾਇਜ਼, ਲਗਭਗ ਇੰਨੀ ਵਧ ਗਈ ਸੀ, ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਵਪਾਰ ਸਹਿ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਸੈਨਾਪਤੀ ਲਈ ਆਪਣੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਤਸਾਹਤ ਕਰਨਾ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ

ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਹਾਬੜੀ ਬਿਰਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਹੱਦ ਨਹੀ ਸੀ।

ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾਏ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆ ਨੇ ਕਿਸ ਅਧਿਕਾਰ ਹੇਠ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭੁਤਾ ਧਾਰਨ ਕਰ ਲਈ। ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਸੰਭਵ ਉਤਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਇਹ ਸੀਮਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਕਹੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਨਿਰਣੇਈ ਹਨ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿਚ ਇਕ ਗੱਲ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੋਪ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਆਸ਼ੀਰਵਾਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ। ਇਹ ਯਾਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇ ਸੰਸਾਰੀ ਕੌਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪੋਪ ਦੀ ਪਦਵੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਦਵੀ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ 'ਆਦੇਸ਼' (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਦੇਸ਼ ਹੀ ਆਖੀਏ) ਸਾਰੇ ਲਾਤੀਨੀ ਈਸਾਈ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਸਮਝੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੌਮਾਂ ਲਈ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਪੋਪ ਦੇ ਇਸ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਰਖਦੀਆਂ ਸਨ, ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਹੱਕ ਜਾਇਜ਼ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਕੌਮਾਂ ਦੀਆਂ ਨਜ਼ਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪੋਪ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੌਮਾਂ ਨੇ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਪੋਪ ਦੀ ਇਸ ਪਦਵੀ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਇਸ ਨਾਲ ਬਿਲਕੁਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਵੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਸਾਮਰਾਜ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਜ਼ਬਰ ਉਤੇ ਆਧਾਰਤ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਉਸ ਮਹਾਂਦੀਪ ਉਤੇ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਹੱਕ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਮੁੱਢ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪੁਰਤਗਾਲ ਦਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਦਾ ਸ਼ਹਿਨਸ਼ਾਹ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਤਕੜਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਇੰਨਾ ਤਕੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਤੋਂ ਖੋਹ ਲਵੇ। ਅਕਬਰ ਵੀ ਠੀਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੀ ਭਾਰਤੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਦਾ ਸ਼ਹਿਨਸ਼ਾਹ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਏਸ਼ੀਆ ਨੇ ਸਮੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਉਕਾਈ ਵੱਲ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੇ ਦੋਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਮਰਾਜ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਠੀਕ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਬਾਬਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮਹਾਨ ਮੁਹਿੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਉਦੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਸਨ, ਪਰ ਕਬਜ਼ੇ ਅਧੀਨ ਆਏ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਹੋਰਨਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕੋਈ ਅੜਿਚਣ ਨਹੀਂ ਸਮਝੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

ਅਕਬਰ ਨੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਲਈ ਲਾਈਸੈਂਸ ਲੈ ਕੇ ਸਹਿਜੇ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਮੁਗਲਾਂ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰ ਨੂੰ ਸੁਤੰਤਰ ਕਰਾਉਣ ਜਾਂ ਉਸ ਉਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਮਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਯਤਨ ਨਾ ਕੀਤਾ। ਬੀਜਾਪੁਰ ਨੇ ਕਈ ਵਾਰੀ ਗੋਆ ਉਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ। 1571 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੁਸਲਿਮ ਤਾਕਤਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੰਮਿਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਮਾਜ ਲਈ ਇਕ ਧਮਕੀ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਸਿੱਟਾ ਨਾ ਨਿਕਲਿਆ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਤੁਰਕਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਗਰਾਂ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਇਸ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਯਤਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਤਾਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਰਬੀ ਅਧਿਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲੱਕੜੀ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਸੁਚੇਤ ਹੋਕੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਜੰਗਲੀ ਤੱਟਾਂ ਉਤੇ ਸਥਿਤ ਕਰ ਲਿਆ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦੋ ਬਾਦਬਾਨੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਬੇੜਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਲਾਇਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ ਘਟੀਆ ਕਿਸਮ ਦਾ ਲੜਾਈ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਸੀ, ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਬਿਲਕੁਲ ਨਿਕੰਮਾ ਸੀ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖੁੱਸੇ ਹੋਏ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਠਿਨਾਈ ਨਾ ਹੋਈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਮਰਾਜ ਨੂੰ ਹੋਰ ਇਕੋ ਇਕ ਵੰਗਾਰ

ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ 'ਕੁਨੇਲ' ਵਲੋਂ ਸੀ।[3] ਉਸ ਦੇ ਤਾਕਤ ਫੜਨ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਇੰਨੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਜਿੰਨੀ ਅਨੋਖੀ ਹੈ। ਕਾਲੀਕਟ ਦੀ ਗੁਪਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮਾਣਦੇ ਹੋਏ, ਉਹ ਧੀਰੇ ਧੀਰੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਲਈ ਇਕ ਗੰਭੀਰ ਖ਼ਤਰਾ ਬਣ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਖਰੀ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ 'ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਪਦਵੀ' ਧਾਰਨ ਕਰ ਲਈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵੈਰੀਆਂ ਦੇ ਅਪਣਾਏ ਹੋਏ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਹਾਂ ਉਤੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਲਈ ਲਾਈਸੈਂਸ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤੇ। ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਭੇਜੀ ਗਈ ਇਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਮੁਹਿੰਮ ਨੂੰ ਹਾਰ ਹੋਈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਫਿਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ 'ਇਸਲਾਮ ਦਾ ਰਾਖਾ' ਅਤੇ 'ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕੱਢਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ' ਦਾ ਪਦ ਧਾਰਨ ਕਰ ਲਿਆ। ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਦਵੀਆਂ ਦਾ ਅਨੰਦ ਮਾਨਣ ਦਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਸਮਾਂ ਮਿਲਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਦੂਜੀ ਮੁਹਿੰਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਫਲ ਹੋਈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਫਾਂਸੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਰੇ ਹਮਲਾਵਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਡਟੇ ਰਹੇ। ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਆਪਣੀ ਹੋਂਦ ਲਈ ਕੋਈ ਚੰਗੇਰਾ ਹੱਕ ਜਤਲਾ ਸਕਦੇ।

ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਾਮਰਾਜ ਤਾਕਤਵਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਦੀਆਂ ਨੀਹਾਂ ਹਿੱਲ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਸੇ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਸੇ ਦ੍ਰਿੜ ਹਮਲੇ ਅੱਗੇ ਅੜ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਬਰਬਾਦ ਹੋਣ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਲਈ ਛੱਡ ਦੇਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਬੜੀਆਂ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ, ਪਰ ਕੇਂਦਰੀ ਅਸਲੀਅਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਤੇ ਏਸ਼ੀਆ, ਅਫਰੀਕਾ ਅਤੇ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਵਿੱਚ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਦਾ ਬੜਾ ਭਾਰ ਪਿਆ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਸੋਂ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿਚਕਾਰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਲਗਭਗ ਕਲਕੱਤੇ ਦੇ ਨਵੀਨ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਵਸੋਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਸਮਾਂ ਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਲਈ ਹਰ ਸਾਲ ਲੋੜੀਂਦੇ ਆਦਮੀ ਭੇਜਣੇ ਸੰਭਵ ਨਾ ਰਹੇ। ਜਿਹੜੇ ਆਦਮੀ ਆਉਂਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵਾਪਸ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬੇੜਿਆਂ ਦਾ ਚਲਾਉਣਾ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਦਾ ਕੰਮ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਿਸ਼ਰਤ ਨਸਲ ਉਤੇ ਹੀ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਇਸ ਨਸਲ ਦੇ ਆਦਮੀ ਆਪਣੇ ਵੱਡੇਰਿਆਂ ਦੇ ਤੁੱਲ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਉਤੇ ਕੋਈ ਕਲੰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਉਹ ਚੰਗੇ ਲੜ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਅਸਾਧਾਰਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਈਆਂ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਲਈ ਧਰਤੀ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਉਤੇ ਅਜਿੱਤਤਾ ਦੀ ਸ਼ੁਹਰਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਮਿਸ਼ਰਤ ਨਸਲ ਦੇ ਆਦਮੀ ਅਜਿੱਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਹਮਲੇ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆ ਦੀਆਂ ਲਗਾਤਾਰ ਲੜਾਈਆਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘੱਟ ਸੀ। ਗੋਆ ਅਜੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼

3. ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦਾ ਨਾਂ ਕਈ ਰੂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਠੀਕ ਲਿਪੀ-ਅੰਤਰਣ ਬਾਰੇ ਸਹੀ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਕੁਨਹੀ ਅਲੀ ਹੈ। ਡੱਚ ਦੀ ਇਕ ਵਾਰਤਾ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਬਾਦਸ਼ਾਹੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। (ਰੈਨੀਂਵਾਈਲ ਪੰਨਾ, 451) ਇਹ ਵਰਣਨ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਫਾਂਸੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ (ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ., 1513-1616, ਨੰਬਰ, 280)।

ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਸਦਾ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਅਮਲਾ ਅਤੇ ਫ਼ੌਜੀ ਜਵਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇ ਸਕਦਾ।[4]

ਇਹ ਬੁਨਿਆਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਸਪੇਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਧਰ ਭੇਜਣ ਨਾਲ ਹੋਰ ਵੱਧ ਗਈ। 1580 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਦੋਨਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਭੁਤਾ ਇਕੱਠੀ ਹੋਣ ਉਪਰੰਤ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਏਕਤਾ ਨਿਰੀ ਨਿੱਜੀ ਸੀ। ਪੁਰਤਗਾਲ ਇਕ ਅਲੱਗ ਦੇਸ਼ ਰਿਹਾ, ਪਰ 60 ਸਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਨੀਤੀ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਚਲਾਈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਜਿਹੜੀ ਛੋਟੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਕੋਲ ਅਜੇ ਵੀ ਸੀ, ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਸਪੇਨ ਦੀ ਸਰਵ-ਉਚੱਤਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 1641 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨੇ ਮੁੜ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਨਿਰਾਸਾਜਨਕ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ। ਐਪਰ, ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੀ 'ਗੁਲਾਮੀ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ' ਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਦੇਸ਼ ਭਗਤ ਇਸ ਏਕਤਾ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਸਨ, ਇਕੋ ਇੱਕ ਸਿੱਟਾ ਪਦਾਰਥਕ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਸਪੇਨ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਣਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਭਾਵਨਾ, ਜਿਹੜੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀ ਸੀ, ਲਗਭਗ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਦ੍ਰਿੜ ਅਭਿਲਾਸ਼ਾ ਭਾਗਵਾਦੀ ਸੰਤੋਖ ਦੀ ਧੁਨੀ ਵਿੱਚ ਬਦਲਦੀ ਹੈ। ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਇਹ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਆਪਣੇ ਗੁਆਂਢੀਆਂ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਝਗੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਆਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਕਿ ਸਪੇਨ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਵੈਰੀ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪੇਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਕੱਟੜ ਵਿਰੋਧੀ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਨੂੰ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਵੰਗਾਰਨਾ ਸੀ।

3. ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਆਉਣਾ

ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਰਾਜਨੀਤੀ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗੱਲਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਗੱਲ ਸਪੇਨ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿਚਕਾਰ ਵੈਰ ਭਾਵ ਹੈ। ਜਿਸ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਹਾਲੈਂਡ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ ਉਹ ਨੀਦਰਲੈਂਡ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੰਯੁਕਤ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀ ਪ੍ਰਭੁੱਤਾ ਵਿਰੁੱਧ ਬਗਾਵਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਲਈ ਇਕ ਸੰਘਰਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੁਝੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਇਹ ਇਕ ਛੋਟਾ ਦੇਸ਼ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਾਧਨ ਘੱਟ ਹੀ ਸਨ। ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਮਛਿਆਰੀ (ਮੱਛੀ ਦੇ ਵਪਾਰ) ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੇ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੇ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਜਹਾਜ਼ੀ ਉਦਯੋਗ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਇਕ ਸਾਧਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਪੱਖੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ

---

4. ਇਸ ਸਮੇਂ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀ ਵਸੋਂ ਬਾਰੇ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਕ ਅਨੁਮਾਨ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 1500 ਈਸਵੀ ਵਿੱਚ 2,000,000 ਸੀ ਤੇ ਅਗਲੀ ਇਕ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਕੇ ਇਹ ਅੱਧੀ ਰਹਿ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਦੇ ਆਧਾਰ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਨਹੀ ਜਾਣਦਾ। ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਵਿੱਚ 'ਆਦਮ-ਸ਼ਕਤੀ' ਦੀ ਘਾਟ ਅਣਗਿਣਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨੋਟਿਸਾਂ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਲਿਜ਼ਬਨ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ, ਪੰਨਾ 126, ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ, 1, ਪੰਨਾ 318, ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ 1513-16, ਨੰਬਰ 408, 432, ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 20 ਜੂਨ, 1633 ਲਿੰਸਕੋਟਨ (ਸੀ 93) ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਦੋਂ 1590 ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ 1500 ਜਾਂ ਵੱਧ ਫ਼ੌਜੀ ਜਵਾਨ ਹਰ ਸਾਲ ਗੋਆ ਪੁੱਜਦੇ ਸਨ ਤਾਂ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 100 ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀ ਸੀ।

ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹੋਂਦ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਉੱਨਤੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਹਾਲੈਂਡ ਕੇਵਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਹੀ ਸਪੇਨ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਸ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਸਮੁੰਦਰ ਉਤੇ ਨਿਰਾ ਇਕ ਬੇੜਾ ਹੀ ਨਹੀ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਗਿਣਤੀ, ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣੇ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅੱਡੇ, ਮਾਹਰ ਮਲਾਹਾਂ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨਾਂ ਦੀ ਇਕ ਲਗਾਤਾਰ ਪੂਰਤੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਲਾਭ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਈ ਧਨ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਇਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਿੱਤ ਸੀ।

ਇਸ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਤਖ਼ਤ ਉਤੇ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਬੈਠਣ ਨਾਲ ਡਰ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੱਖਣ ਨੂੰ ਵਸਤੂਆਂ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਲਿਜ਼ਬਨ ਅਤੇ ਗੁਆਂਢੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਮੁੱਖ ਮੰਡੀਆਂ ਸਨ। ਇਥੇ ਹੀ ਉਹ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਅੰਨ, ਇਮਾਰਤੀ ਲੱਕੜੀ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਮੁਕੰਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਬਾਲਟਿਕ ਤੋਂ ਲਿਆ ਕੇ ਵੇਚਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾ ਆਪਣੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਲੂਣ ਮਸਾਲੇ ਵਾਲੀ ਮੱਛੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਵੀ ਲਿਆ ਕੇ ਇਥੇ ਹੀ ਵੇਚਦੇ ਸਨ। ਇਥੋਂ ਹੀ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਾਪਸੀ ਸਫ਼ਰ ਲਈ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਵਸਤੂਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮੱਛੀ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਲੂਣ ਅਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੂਰਬੀ ਵਸਤੂਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਧਰ ਉਧਰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਐਨਟਵਰਪ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਐਮਸਟਰਡਮ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣ ਨਾਲ ਮੱਛੀ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਉਦਯੋਗਾਂ ਨੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਹੋਂਦ ਨਿਰਭਰ ਸੀ ਬਿਲਕੁਲ ਖੇਰੂੰ ਖੇਰੂੰ ਹੋ ਜਾਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਦੇ ਹੋਰ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ ਵੀ ਕਾਫੀ ਕੰਮ ਮਿਲ ਸਕਣਾ ਘਟੋ ਘੱਟ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ। ਇਹ ਆਮ ਕਥਨ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨਾਲ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦਰਅਸਲ ਬੰਦ ਸੀ ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਹੁੰਦੇ ਰਹੇ, ਪਰ ਸਪੇਨ ਦੇ ਮਨੋਰਥ ਨਹੀਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਕੋਈ ਬਹੁਤੇ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਮਨਾਹੀਆਂ ਦੇ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ। ਆਪਣੇ ਪੱਖੋਂ ਡੱਚ ਵੈਰੀ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚੋਂ ਧਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਹ ਸਿਆਣੀ ਨੀਤੀ ਸਮਝਦੇ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਧਨ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੈਰੀ ਨਾਲ ਜੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਵਪਾਰ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਕੜ ਕੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਵਪਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਲਾਹਾਂ ਨੂੰ ਪਕੜ ਕੇ ਸਜ਼ਾ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਉਂ-ਜਿਉਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਗਿਆ ਖ਼ਤਰਾ ਵਧਦਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦਾ ਮਜ਼ਬੂਰੀ ਵੱਸ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਕਿ ਕਿਧਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਬੰਦ ਨਾ ਹੋ ਜਾਏ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਸ਼ਾਵਾਦੀ ਆਸ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੱਡੇ ਖੇਤਰ ਤੱਕ ਫੈਲਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਜਿਥੇ ਸਪੇਨ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਜੇ ਵੀ ਇਕ ਅਮਲੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦਾ ਆਨੰਦ ਮਾਣਦੇ ਸਨ। ਅਜਿਹੀ ਵਿਉਂਤ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਫੈਲ ਰਹੇ ਨਵੇਂ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਸੀ। ਐਨਟਵਰਪ ਤੋਂ ਐਮਸਟਰਡਮ ਵੱਲ ਵਪਾਰ ਦੇ ਬਦਲਣ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਪਦਾਰਥਕ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਕ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਭਾਵਨਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਰਹੀ

ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦਸ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਅਸੰਭਵ ਲੱਗਦੇ ਹੋਣਗੇ, ਉਹ ਹੁਣ ਯੋਗ ਵਪਾਰਕ ਸੁਝਾਉ ਸਮਝੇ ਜਾਣ ਲੱਗੇ।

ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਵੀ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਰਾਹ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਪੇਨ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੁਆਰਾ 'ਕੇਪ ਆਫ਼ ਗੁੱਡ ਹੋਪ' ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਿਵਰਜਿਤ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਿੱਟਾ, ਜੌਨ ਨਿਊਬੈਰੀ ਦੀਆਂ, ਜਿਹੜਾ ਰੈਲਫ ਫਿੰਚ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਪੁੱਜਾ ਸੀ, ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਭਕਾਰੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਿੱਚ ਨਾ ਜਾਪੀ, ਪਰੰਤੂ 1586 ਵਿੱਚ ਸਪੇਨਸ਼ ਆਰਮੇਡਾ ਦੀ ਹਾਰ ਪਿਛੋਂ ਕੇਪ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਹਾਰ ਨੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦੋਨਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਤਕਾਲੀ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਫ਼ਿਕਰਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਤਿੰਨਾਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਜਾਰਜ ਰੇਮੰਡ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਕ ਮੁਹਿੰਮ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਨੂੰ ਰਵਾਨਾ ਹੋਈ ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਡੱਚ ਉਨਾ ਚਿਰ ਉਡੀਕਣ ਵਿੱਚ ਸਿਆਣੇ ਨਿਕਲੇ ਜਿੰਨਾਂ ਚਿਰ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਬਾਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਉਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ ਉਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਦੋ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ। 1592 ਵਿੱਚ ਵਾਨ ਲਿੰਨਸੋਟਨ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਸਾਲ ਰਹਿਣ ਪਿਛੋਂ ਵਾਪਸ ਹਾਲੈਂਡ ਪੁੱਜਾ, ਜਦ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਇਕ ਗਰੁੱਪ ਨੇ ਕੌਰਨੀਲਸ ਹਾਊਟਮੈਨ ਨੂੰ ਗੁਪਤ ਸੂਚਨਾ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਲਈ ਲਿਜ਼ਬਨ ਭੇਜਿਆ ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਉਤੇ ਡੱਚ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਣ ਲਈ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਯਤਨ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ।[5]

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਯਤਨ ਨਿਰੋਲ ਵਪਾਰਕ ਸਨ, ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਲਗਭਗ 1603 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਡੱਚ ਬੇੜੇ ਲੜਨ ਲਈ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਤਿਆਰ ਸਨ, ਪਰ ਲਗਭਗ ਪਿਛਲੇ ਦਸ ਸਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਸਨਕ ਨੀਤੀ ਸਪੇਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨਾਲ ਟੱਕਰ ਲਏ ਬਿਨਾਂ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਣਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ, ਜਿਹੜੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਹੇਠ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੀ ਰਹੀ ਸੀ। ਸਿਧਾਂਤਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਜਾਣ ਦੇ ਤਿੰਨ ਰਸਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਨ। ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਉੱਤਰ ਦੁਆਲਿਓਂ, ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਦੱਖਣ ਦੁਆਲਿਓਂ ਅਤੇ ਕੇਪ ਆਫ਼ ਗੁੱਡ ਹੋਪ ਦੁਆਲਿਓਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪਹਿਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਰਕੇ ਖ਼ਾਸ ਖਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਪੇਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਪੈਰ ਪੱਕੇ ਸਨ ਅਤੇ 1594 ਅਤੇ 1595 ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਭੇਜੇ ਗਏ, ਪਰੰਤੂ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ

5. ਵਾਨਲਿਨਸੋਟਨ ਦੇ ਕੁਝ ਕੁ ਸਿੱਟੇ 1596 ਤੱਕ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਨਾ ਹੋਏ, ਪਰ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੀ ਸੂਚਨਾ ਉਹ ਲਿਆਇਆ ਉਹ ਹਾਊਟ ਮੈਨ ਪਾਸ ਕੇਪ ਦੁਆਲੇ ਪਹਿਲੇ ਸਫ਼ਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਮੌਜੂਦ ਸੀ : ਹਵਾਲਾ ਹਾਊਟਮੈਨ ixxxii, 62 ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਹੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ 1594 ਅਤੇ 1595 ਦੀਆਂ ਉੱਤਰੀ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਦਾ ਇਕ ਮੈਂਬਰ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਲਈ ਹਾਜ਼ਰ ਸੀ। ਲਿਜ਼ਬਨ ਵਿੱਚ ਹਾਊਟਮੈਨ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਘੱਟ ਹੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ (ਵਾਨ ਡਰਚਿਜਸ, 29) ਜਿਵੇਂ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸੂਚਨਾ ਦੀ ਉਹ ਭਾਲ ਵਿੱਚ ਸੀ ਉਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਗੁਪਤ ਰੱਖਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ। ਐਪਰ ਉਸ ਦਾ ਲਿਜ਼ਬਨ ਜਾਣਾ ਬਹੁਤ ਸਾਫ਼ ਹੈ (ਹਾਊਟਮੈਨ ixxxi, ਐਨ)

ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਦੇ ਰਸਤਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ 1600 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਇਸੇ ਰਾਹ ਮਨ ਭਾਉਂਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਸਫਲ ਹੋ ਗਏ, ਪਰ ਇਹ ਰਾਹ ਵਧੇਰੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਅਯੋਗ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਦੱਖਣੀ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਸਾਹਲ ਅਤੇ ਫਿਲਪਾਈਨਜ਼ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਜਿਥੇ ਸ਼ਾਂਤ ਮਹਾਂਸਾਗਰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਪਿਛੋਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਠਹਿਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ, ਸਪੇਨ ਦੇ ਲੋਕ ਬੜੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਯਤਨਸ਼ੀਲ ਸਨ। ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਹੀ ਹੋਰ ਰਾਹ ਅਫਰੀਕਾ ਦੁਆਲਿਉਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਹ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦਾ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ 1595 ਵਿੱਚ ਉੱਦਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਦ ਕਿ ਐਮਸਟਰਡਮ ਤੋਂ ਚਾਰ ਜਹਾਜ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਦੁਆਈਆਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਸਿੱਧੀਆਂ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ, ਭੇਜੇ ਗਏ। ਇਸ ਛੋਟੇ ਜਿਹੇ ਆਰੰਭ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਇਲਾਕੇ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਬਸਤੀਆਂ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਵੀ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਪਹਿਲੇ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿਚ 'ਕਾਰਖਾਨੇ' ਜਾਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕੁਝ ਨਾ ਕੀਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕੇਵਲ ਇਹੀ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਪੂਰਬੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉਤੇ ਜਾਣ, ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਅਤੇ ਯੋਗ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਿਆਂ ਹੀ ਤੁਰੰਤ ਵਾਪਸ ਆ ਜਾਣ। ਵਪਾਰਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਤੋਂ ਕਾਰਖਾਨਾ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਤੋਂ ਬੰਦਰਗਾਹ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਇਲਾਕਾਈ ਪ੍ਰਭੁਤਾ, ਦੀ ਆਯੋਜਨਾ ਦਾ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਸਥਿਤੀਆਂ ਪਹਿਲੇ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਨੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੇ ਸਿੱਧ ਕੀਤਾ, ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾ ਸਮਝੀਆਂ।

ਛੇਤੀ ਹੀ ਤਜਰਬੇ ਨੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਫਰੀਕਾ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਅਲੰਘ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਖਹਿਬੜਨ ਦਾ ਡਰ ਇਕ ਸੱਚਾ ਡਰ ਸੀ, ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਇੱਕੇ ਦੁੱਕੇ ਟਾਕਰਿਆਂ ਲਈ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਉਪਲਬੱਧ ਸਨ ਅਤੇ ਇਕ ਵਾਰ 'ਕੇਪ ਆਫ ਗੁੱਡ ਹੋਪ' ਲੰਘ ਕੇ, ਜੇਕਰ ਮੰਤਵ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚੁਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਇਕ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਾਹ ਲੱਭਣਾ ਸੰਭਵ ਸੀ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੇ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਭਾਰਤ ਦੀ ਕੋਈ ਖਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿਚੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਲਈ ਮਾਲਾਬਾਰ ਸਾਹਲ ਨੂੰ ਜਾਣਾ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਤਾਕਤ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਨੂੰ ਵੰਗਾਰਨ ਦੇ ਤੁਲ ਸੀ। ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਮਿਲੀ ਸੂਚਨਾ ਨੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੇ ਨਿਸ਼ਾਨੇ ਪੱਛਮੀ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਐਚਿਨ ਸਨ ਅਤੇ ਡੱਚ ਸਾਰਸੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਨਾਂ ਥਾਂਵਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਖਿੱਚ ਸੀ[6] ਸਮਾਟਰਾ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਦੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਮਹਾਨ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਐਚਿਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ : ਇਹ ਲੰਕਾ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਦਾਲਚੀਨੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਬਾਰੇ ਪੂਰਬ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਕੇਂਦਰ ਸੀ ਜਿਥੋਂ ਹੋਰ ਬਹੁਤ

6. ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੰਤਵਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਿਨਸਕੋਟਨ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਅਧਿਆਇ-19 ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵਸੋਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਐਚਿਨ ਦਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਕ ਵੱਡਾ ਵੈਰੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਧਿਆਇ-20 ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਪੱਛਮੀ ਜਾਵਾ ਦੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਿਹੜਾ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਦਖ਼ਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਸਾਰੀਆਂ ਪੂਰਬੀ ਵਸਤੂਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ-ਘਾਤ ਨਹੀ ਬਦਨਾਮ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬਲ ਰੂਪ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਆਸ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨ ਸਨ, ਜਿਹੜੇ ਸਾਰੇ ਪੂਰੇ ਨਾ ਹੋਏ, ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਵੈਰੀਆਂ ਦਾ ਸੁਆਗਤ ਕਰੇਗਾ। ਪੱਛਮੀ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਬੈਨਤਮ ਅਤੇ ਜਕਾਰਤਾ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵੀ ਵੱਧ ਖਿੱਚਾਂ ਸਨ। ਉਥੇ ਕੇਵਲ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਵਪਾਰੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਕਰਦੇ ਸਨ : ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੂਰਬੀ ਵਸਤੂਆਂ ਉਥੇ ਮੌਜੂਦ ਸਨ : ਅਤੇ ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉਤੇ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ (ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦੀਪਾਂ) ਲਈ ਰਾਹ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਵੀ ਮਾਲਾਕਾ ਦੇ ਪਣਜੋੜਾਂ ਰਾਹੀ ਬੈਨਤਮ ਦੇ ਰਾਹ ਤੋਂ ਤੰਗ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਲ-ਸੈਨਾ-ਅੱਡੇ ਦੀ ਹੋਂਦ ਦੇ ਕਾਰਨ ਲੰਘਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀ ਸੀ ਪਰ ਸਮਾਟਰਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰਵਾਰ ਜਾਣ ਨਾਲ ਅਤੇ ਸੁੰਡਾ ਦੇ ਪਣਜੋੜ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਲੰਘਣ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਬਾਰੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਪਤਾ ਲੱਗ ਚੁੱਕਾ ਸੀ ਇਸ ਅੜਿਚਨ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕੇਪ ਦੇ ਦੁਆਲਿਓਂ ਹੋਕੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਸਫ਼ਰਾਂ ਲਈ ਮਿਥਿਆ ਰਾਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੋਜ਼ਬੀਨ ਵਿਚੋਂ ਨਾ ਲੰਘਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਜੇ ਲੋੜ ਪਵੇ ਤਾਂ ਮੈਡਗਾਸਕਰ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਸਿਰੇ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਚੰਗੇਰਾ ਮੌਰੀਸ਼ਸ ਵਿੱਚ ਤਾਜ਼ਾ ਹੋ ਕੇ ਫੇਰ ਸਮਾਟਰਾ ਵੱਲ ਖੁਲ੍ਹੇ ਸਮੁੰਦਰ ਵੱਲ ਵਧਿਆ ਜਾਏ।[7]

ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਚਲਾਏ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਨ। ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਯਤਨਾਂ ਦਾ ਅੰਤ ਬਰਬਾਦੀ ਵਾਲਾ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਕੁਝ ਹੋਰ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ 1598 ਵਿੱਚ ਇਕ ਆਗੂ ਵਾਟਾ ਨੈਕ ਦੇ ਕੀਤੇ ਸਫ਼ਰ ਬਹੁਤ ਸਫ਼ਲ ਸਨ : ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦੀਆਂ ਮਹਾਨ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਆਮ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ : ਅਤੇ 1602 ਤੱਕ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਨਾ ਕੇਵਲ ਬੈਨਤਮ ਅਤੇ ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੋਏ, ਸਗੋਂ ਲੰਕਾ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਸਿਆਮ ਦੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਮੰਡੀ ਪਾਟਾਨੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਸ਼ਹੂਰ ਹੋ ਗਏ। ਐਪਰ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨੇ ਨਵੇਂ ਤੌਖਲੇ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ। ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਲਗਭਗ ਹਰ ਇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖਰੀਆਂ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਦਾ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਭਾਵਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਕ ਦੂਜੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਖ਼ਰੀਦ-ਕੀਮਤਾਂ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗਰਮ-ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭੰਡਾਰਾਂ ਦੇ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਨਾਲ ਖੱਪਤਕਾਰ ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭਰ ਜਾਣ ਦਾ ਡਰ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਨਵੇਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਮਹੱਤਤਾ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਟਾਕਰੇ ਨੂੰ ਰਹਿਣ ਨਹੀ ਸੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਸਰਬਉੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਸਟੇਟਸ ਜਨਰਲ, ਦੇ ਦਖ਼ਲ ਦੇਣ ਨਾਲ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰਕੇ ਇਕ ਸ਼ਕਤੀ ਸ਼ਾਲੀ ਕੰਪਨੀ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਅਲੱਗ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੱਕ ਮਿਲੇ ਹੋਏ ਸਨ, ਇਕ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪੱਤਰ (ਚਾਰਟਰ) ਮਿਲਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਕ ਸੰਵਿਧਾਨ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਨਵੀਂ ਚਾਰਟਰਡ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਬੇੜੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਹੜਾ ਜੂਨ, 1602 ਵਿੱਚ ਚਲਿਆ, 15 ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਕੁਲ 7000 ਟਨ

7 ਇਸ ਸਮੇ ਕੇਪ ਵਿੱਚ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਬਾਰੇ ਸੁਝਾਉ ਨਹੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਾਪਦਾ, ਆਪਣੀ ਬਸਤੀ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਡੱਚ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਸਨ।

ਭਾਰ ਸੀ। ਡੱਚ ਪ੍ਰਗਤੀ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਇਸ ਬੇੜੇ ਦੇ, 1595 ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਲਗਭਗ 1000 ਟਨ ਦੇ ਚਾਰ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।[8]

ਡੱਚ ਦੇ ਉੱਦਮ ਨੂੰ ਧਮਕਾਉਣ ਵਾਲਾ ਡੱਚ ਨਿਰਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਟਾਕਰੇ ਦਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਕੌਮਾਂ ਵੀ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝ ਰਹੀਆਂ ਸਨ'। ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜੋ ਮਹਿੰਗੇ ਭਾਅ ਵਸੂਲ ਕਰਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਉਤੇਜਿਤ ਹੋ ਕੇ ਉਹ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪੂਰਨਿਆਂ ਤੇ ਤੁਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਗਰਮ-ਮਸਾਲੇ ਆਪ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। 1596 ਵਿੱਚ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਲਈ ਇੰਗਲੈਂਡ ਤੋਂ ਦੂਜਾ ਯਤਨ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਇਹ ਬੇੜਾ ਸਾਰਾ ਹੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ। ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਯੋਜਨਾ ਸੁਰਜੀਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ "ਡੱਚ ਕੌਮ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰੇਰਨਾ ਲੈ ਕੇ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮਾਤ-ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਪਿਆਰ ਨਾਲ ਉਤੇਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।" ਇਸ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਲੰਡਨ ਦੇ ਵਪਾਰੀ 1600 ਈ. ਵਿੱਚ ਇੱਕਠੇ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਇਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਸਾਮਾਨ ਉਤੇ ਖ਼ਰਚ ਕਰਨ ਲਈ 72,000 ਪੌਂਡ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਦਾ ਕੰਮ ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਦਾ ਰਾਹ ਲੱਭਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਫ਼ਰ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਖ਼ਰੀਦੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀਹ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਖਾਧ-ਖੁਰਾਕ ਅਤੇ ਜੰਗੀ ਸਾਮਾਨ ਇੱਕਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ 27,000 ਪੌਂਡ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਅਤੇ ਸਪੇਨ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਵੀ ਭੇਜੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬਾਕੀ ਸਾਰਾ ਇੱਕਠਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਮਾਲ ਧਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਉਤੇ ਖ਼ਰਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।[9]

ਜੇਮਜ਼ ਲੈਂਕਾਸਟਰ ਦੀ ਕਮਾਨ ਹੇਠ ਇਹ ਬੇੜਾ ਫਰਵਰੀ 1601 ਵਿੱਚ ਚਲਿਆ, ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਐਚਿਨ ਪੁੱਜਾ ਅਤੇ ਅਗਸਤ 1603 ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਫਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਪਿਛੋਂ ਵਾਪਸ ਆਇਆ। ਪਰ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਤੇ ਇਹ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਉੱਦਮ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕੁਲ ਸਮਰੱਥਾ 1500 ਟਨ ਤੋਂ ਘਟ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਘੱਟ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਧਨ ਇੱਕਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲੈਂਕਾਸਟਰ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਲੁੱਟਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ੀ ਗਸ਼ਤ ਕਰੇ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਬਕਾਇਦਾ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜੇ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਸਾਧਨ (ਪੂੰਜੀ) ਸੀਮਿਤ ਸਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਅਗਵਾਈ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਰਹੀ।

---

8. ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਬਣਤਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵੇਰਵੇ ਅਪੈਂਡਕਸ 'ਏ' ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।
9. 1596 ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਦੁੱਖਭਰੀ ਬਰਬਾਦੀ ਵਾਲੀ ਸਫਲਤਾ ਬਾਰੇ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਉਹ ਪਰਚਾਜ 1(3) ਪੰਨਾ 110. ਉਤੇ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਮੂਲ ਵਿਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਉਦਾਹਰਣ ਸਤੰਬਰ. 1599 ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ (ਕਲੈਂਡਰ ਐਸ. ਪੀ 1513-1616. ਨੰਬਰ 2587 ਡੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਬਾਰੇ ਸੰਕੇਤ ਮੁਹਰੈਲ ਨੈਕ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਵੱਲ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਪਿਛਲੇ ਜੂਨ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਪਸ ਆਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਐਮਸਟਰਡਮ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਾ ਵੇਖਣ ਯੋਗ ਸੁਆਗਤ ਹੋਇਆ ਸੀ (ਵਾਨ ਡੱਚ ਚਿਜਿਸ 85)। ਦੂਜੀ ਉਦਾਹਰਣ ਲੈਂਕਾਸਟਰ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਬਾਰੇ ਪਰਚਾਜ ਦੀ ਲਿਖਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੈਰੇ ਵਿਚੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ (1.3.147) ਮੂਲ ਧਨ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਦੱਸੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਅੰਤਰ ਕੋਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਇਮ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੀ ਨੀਤੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੀ ਵਿਉਂਤ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਫ਼ਰ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਦੋ ਸਿੱਖਿਆਵਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ, ਉਸ ਕੌਮ ਦੀ ਸਰਵਵਿਆਪੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰ ਉੱਤੇ ਉਸ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਵਪਾਰੀ ਅਤੇ ਧਰਮ ਪ੍ਰਚਾਰਕ ਹਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਮੰਡੀਆਂ ਅਤੇ ਦਰਬਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਨਾਮ ਕਰਨ ਲਈ ਡਿਪਲੋਮੇਸੀ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਸਾਰੀ ਹੁਸ਼ਿਆਰੀ ਨਾਲ ਜ਼ੋਰ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਉੱਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਉੱਥੇ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਤਿਆਗਣਾ ਪਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਕਈ ਟਾਕਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਾ। ਫਲਸਰੂਪ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਕੇਵਲ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ, ਹੁਣ ਉਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਉੱਥੋਂ ਕੱਢਣ ਲਈ ਦ੍ਰਿੜ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ 1603 ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਹਰ ਇਕ ਬੇੜੇ ਨੇ ਚੜ੍ਹਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਨਿਸਚਿਤ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ।[10] ਪਰ ਧਰਤੀ ਉੱਤੇ ਜਿੱਤ ਛੇਤੀ ਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ। ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਹੋ ਗਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਮੋਜ਼ਮਬੀਕ, ਮਾਲਾਕਾ ਅਤੇ ਮਾਕਾਓ ਹਮਲੇ ਵਿਰੁੱਧ ਡੱਟੇ ਰਹੇ ਅਤੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਇਹ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਹ " ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਆਪਣੀ ਇੱਛਾ ਅਨੁਸਾਰ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਅੱਡੇ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਬਹੁਤ ਸਫਲ ਸਨ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬੇੜਿਆਂ ਨੂੰ ਹਾਰ ਹੋਈ। ਵਪਾਰਕ ਜਹਾਜ਼ ਬਹੁਤ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਫੜੇ ਗਏ ਅਤੇ ਵੈਰੀ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਰੱਖਣ ਦੀ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਮਜਬੂਰ ਹੋਣਾ ਪਿਆ। ਸਮੁੰਦਰ ਉੱਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ।

ਡੱਚ ਆਪਣੀ ਜਿੱਤੀ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਚੁਸਤੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਾਲ ਜਿਹੜਾ ਮੈਨੂੰ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਐਡਮਿਰਲ ਮੈਟੇਲਿਫ਼ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ ਇਕ ਯਾਦਦਾਸ਼ਤ (ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ) ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੈਟੇਲਿਫ਼ ਨੇ 1605 ਦੇ ਡੱਚ ਬੇੜੇ ਦੀ ਕਮਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅੱਡੇ ਦੀ ਲੋੜ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਪਿੱਛੋਂ, ਲੇਖਕ ਨੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਨੇ ਪੰਜ ਮੁੱਖ ਮੱਦਾਂ ਹੇਠ ਵਿਚਾਰਿਆ।[11] (1) ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ (2) ਹੋਰ ਗਰਮ-ਮਸਾਲੇ (3) ਗੁਜਰਾਤ (4) ਕੋਰੋਮੰਡਲ (5) ਚੀਨ ਅਤੇ

---

10. ਵਾਨ ਡਰ ਚਿਜਸ (ਪੰਨਾ 84) ਦੇ ਇਕ ਵਰਣਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਨ ਡਰ ਹਗਨ ਦੇ ਜਿਹੜਾ 1599 ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਲਈ ਗਿਆ, ਪਾਸ ਐਮਬੋਇਨਾ ਨੂੰ ਫ਼ਤਹਿ ਕਰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਸਨ। ਜੇ ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਤਾਂ ਚੜ੍ਹਾਊ ਨੀਤੀ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਨਾਲੋਂ ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਹਿਲੇ ਆਰੰਭ ਹੋਈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1600 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਐਮਬੋਇਨਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਿਲੇ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਬੀਗਿਨ ਐਨਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ (ਵਰਹਾਗਨ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਦੇ ਪੰਨਾ 11) ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲਾ ਕਦਮ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀਆਂ ਨੇ ਚੁੱਕਿਆ। ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਕੇ ਬੇਨਤੀਆਂ ਕਰਨ ਤੇ ਵੀ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਨਾਂਹ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਪਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਦੇਸ ਵਾਸੀ ਆਗੂਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਪਿੱਛੇ ਪੈਣ ਕਰਕੇ ਉਹ ਮੰਨ ਗਏ। ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਾਹਰ ਦੀ ਚੌਂਕੀ ਉੱਤੇ ਹਮਲਾ, ਜਿਥੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਮੋਜ਼ਮਬੀਕ ਜਾਂ ਮਲਾਕਾ ਵਰਗੇ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਗੜ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਦੀ ਪੱਧਰ ਦਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।
11. ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ ਬੀਗਿਨ ਐਨਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ ਵਿੱਚ ਮੈਟੇਲਿਫ਼ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਬਾਰੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਦੇ ਪੰਨਾ 72 ਉੱਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਇੱਕ ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਉਲਥਾ ਰੈਨੇਵੀਲੇ 35-37 ਵਿੱਚ ਮਿਲੇਗਾ। ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਬਾਰੇ ਸਾਲ 1607 ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜਾਪਾਨ ਦੀ ਉਸ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਆਧਾਰ ਇਸ ਸੁਝਾਉ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੌਂਗ, ਜੈਵਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਟਾਕਰਾ ਸਾਰੇ ਟਾਕਰਾਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਬਰਬਾਦ ਕਰ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਕੀਮਤ ਉਤੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਏ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਤੁਰੰਤ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪੈਰ ਪੱਕੇ ਕਰ ਲਏ ਸਨ। ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਕਠਿਨਾਈ ਦਾ ਤਾਂ ਹੱਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਕਰ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਹੋਰ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਮਿਲ ਰਹੇ ਲਾਭ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਰਹੇ ਅਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਇੰਨੀ ਸਸਤੀ ਵੇਚੇ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਜਾਏ। ਇਹ ਕੰਮ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਣ ਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਉਤੇ ਜਿੱਤ ਕਾਰਨ ਸਾਰੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਅਤੇ ਚੀਨ, ਜਾਪਾਨ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਇਕ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਜਾਂਣੀ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਨਿਰਾ ਸਹਾਇਕ ਹੀ ਸਮਝਿਆ। ਉਸ ਨੇ ਸੋਚਿਆ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਹਾਲੇ ਛੱਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦਾ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਮਾਧਿਅਮ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਵਿਉਂਤ ਸੀ : ਜਾਵਾ ਤੋਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ, ਅਤੇ ਜੇ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਸਹਾਇਕ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਨੱਤ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਪਹਿਲੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਸੰਘਰਸ਼ ਦੇ ਮੁੱਖ ਖੇਤਰ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਲੀਕਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਾਂਗਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਅਰਬ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ (ਦੇਸ਼ਾਂ) ਨਾਲ ਪਹਿਲੀਆਂ ਸਕੀਮਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਨੂੰ ਚਿਤਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਾਂਗਾਂ।

ਅਜੋਕੇ ਪਾਠਕਾਂ ਲਈ ਇਸ ਨੀਤੀ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਸਚਰਜ ਰੂਪ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮਹੱਤਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਵਪਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਅੱਜ ਕਲ੍ਹ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਚਰਚਾ ਹੈ। ਐਪਰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਏਸ਼ੀਆ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਸਨ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ, ਦਾਲਚੀਨੀ, ਲੌਂਗ, ਜੈਵਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਮੰਗ ਕੁਝ ਤਾਂ ਸਰਦੀਆਂ ਵਾਸਤੇ ਮਾਸ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਸੁਆਦ ਕਰਕੇ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਦੀ ਧੀਰੇ-ਧੀਰੇ ਘਾਟ ਇਕ ਤਾਂ ਪੱਛਮੀ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਾਰੀਆਂ ਸਰਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤਾਜ਼ੇ ਮਾਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਖਾਣਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕਲਾ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮਸਾਲੇਦਾਰ ਖਾਣੇ ਦੀ ਥਾਂ ਮਿੱਠੇ ਖਾਣੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਹੋਈ। ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਲਿਖਾਰੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਘੱਟਦੇ ਮੁਨਾਫ਼ਿਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਰਿਵਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੱਸਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਪਿਛੋਂ ਵੀ ਇਹ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਵਿਸ਼ਵ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਅਸਲੀਅਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਖਰਚ ਇਕ ਬੜੀ ਸਿਆਣੀ ਲਾਗਤ ਸਮਝੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਅਧਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਲਈ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਲਗਭਗ ਇਕੋ ਜਿੰਨੇ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ

ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਵੱਧ ਚੜ੍ਹ ਕੇ ਭਾਗ ਲਿਆ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀ ਉਤੇ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ ਵਿੱਚ ਉਲੀਕੀ ਨੀਤੀ ਠੀਕ ਸੀ।

4. ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਅਧੋਗਤੀ

ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਦਾ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਮੰਤਵ ਉਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਹੜੀਆਂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਦੂਜੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀਆਂ ਸਨ। 1610 ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਪ੍ਰਬਲ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਿੰਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਸਾਹਲ ਉਤੇ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਪਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਯਕੀਨੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੁਲ੍ਹੇ ਵੈਰੀ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਵਿਰੋਧੀ ਸਨ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਨ-ਸਭਾ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਅਜੇ ਤੱਕ ਠੀਕ ਠਾਕ ਸੀ : ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹੇ, ਜਿਹੜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਖੁਸ ਗਏ ਸਨ, ਉਹ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਬੇੜੇ ਦੇ ਰਹਿਮ ਉਤੇ ਸਨ। ਜਿੰਨਾਂ ਚਿਰ ਗੋਆ ਅਤੇ ਮਾਲਾਕਾ ਵਾਲੇ ਡਟੇ ਹੋਏ ਸਨ, ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਯੋਗ ਕੁਮਕ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪਿਛਲੀ ਸਦੀ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਮਰਾਜ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਚਾਹੀਦਾ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਟਾਕਰਾ ਸਖ਼ਤ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਹੋਰ ਵੱਧ ਸਾਧਨ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ (ਪੁਰਤਗਾਲੀ) ਅਧਿਕਾਰ ਜਮਾ ਲੈਂਦੇ। ਪਰੰਤੂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕੁਮਕ ਨਾ ਮਿਲੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸੰਘਰਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਗ੍ਰਹਿ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਕਰਕੇ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈ ਗਈ; ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਬਣ ਗਈ।

ਸੰਕਟਮਈ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਇਸ ਤੱਥ ਨਾਲ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਕੌਮਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਥਿਤ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਬੰਧ ਏਸ਼ੀਆਈ ਸਾਗਰਾਂ ਦੇ ਅਸਲੀ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਦਾ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨਾਲ ਕੋਈ ਝਗੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ 1604 ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਲਈ ਸਪੇਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਅਮਨ ਵਾਲੇ ਹੋ ਗਏ, ਪਰ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬੇੜਿਆਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉਤੇ ਹਮਲੇ ਕੀਤੇ ਅਤੇ 1614 ਵਿੱਚ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਗੋਆ ਦੇ ਵਾਇਸਰਾਏ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਵਿਚੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕੱਢਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਝੜਪਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1622 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਰਮੂਜ਼ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਈਰਾਨ ਨਾਲ ਮਿਲ ਗਏ ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ, 1635 ਵਿੱਚ ਗੋਆ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਵਿਲੀਅਮ ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਿੱਤਰਤਾ ਵਾਲੇ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਨਾ ਹੋਏ। 1652 ਤੱਕ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦਾ ਹਾਲੈਂਡ ਨਾਲ ਕੋਈ ਖੁਲ੍ਹਮ ਖੁਲ੍ਹਾ ਝਗੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ 1617 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਬੈਨਤਮ ਤੋਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲੜ ਰਹੇ ਸਨ। ਸਪੇਨ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿਚਕਾਰ ਜੰਗ 1609 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਾਰਾਂ ਸਾਲਾ ਯੁੱਧ-ਬੰਦੀ ਦੁਆਰਾ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ। ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਸਮਝੌਤਾ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੜਾਈਆਂ ਨਾ ਰੁਕੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਸੰਘਰਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤਿੰਨਾਂ ਕੌਮਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਇਕ ਕੌਮ ਆਪਣੇ ਦੂਜੇ

ਦੋ ਟਾਕਰਾਕਾਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਨਾਲ ਵੀ ਕਿਸੇ ਵੇਲੇ ਵੀ ਲੜ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਘਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਨ, ਅਤੇ ਅਸਲੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ। ਹਾਲ ਦੀ ਘੜੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ। ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਏਜੰਟ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਲਈ ਸੁਚੇਤ ਸਨ : ਸਿਆਮ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਿੰਦ-ਚੀਨੀ ਅਤੇ ਜਾਪਾਨ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਤਕੜੀ ਹਿੰਮਤ ਨਾਲ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਹੁਣੇ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਰਨ ਜੰਗ ਹੋ ਗਈ। 1619 ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੁਆਰਾ ਝਗੜੇ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਏ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਝਗੜੇ ਵਾਲਾ ਵਪਾਰ ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪ੍ਰੇਮ ਪਿਆਰ ਨਾਲ ਰਹਿਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਂਝੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਪਰ ਮਾਤ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਨੀਤੀਵਾਨਾਂ ਨੂੰ ਜਿਹੜੇ ਸੰਬੰਧ ਐਨੇ ਚੰਗੇ ਲਗਦੇ ਸਨ, ਉਹ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਸਾਕਾਰ ਨਾ ਹੋ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੇ ਮਨੋਰਥ ਦੀ ਸਿਧਾਂਤਕ ਭਿੰਨਤਾ ਨੂੰ ਹੋਰ ਤੇਜ਼ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਜਿਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਭਾਗ ਲੈਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਆਪਣੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਚਲਾ ਰਹੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ 1623 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਐਂਬੋਇਨਾ ਵਿੱਚ ਭਿਅੰਕਰ ਮਾਮਲੇ ਨੇ ਹਾਲਾਤ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪੁਚਾ ਦਿੱਤਾ।[12] ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਤਿਆਗ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਮੈਕਾਸਰ ਤੋਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਆਪਣੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ। ਇੰਨੇ ਚਿਰ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪੱਕਾ ਅੱਡਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਿਉਂਤ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ। ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਜਕਾਰਤਾ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਆ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ 1619 ਵਿੱਚ ਉਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆ ਦਾ ਨਵਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਵਸਾਇਆ, ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

ਹੁਣ ਡੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿਚੋਂ ਕੱਢਣ ਲਈ ਸਫ਼ਲ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਹ ਸੱਭ ਤੋਂ ਉੱਚਾ ਦਰਜਾ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਛੇਤੀ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚੀਨ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਕ ਅੱਡੇ ਵਜੋਂ ਫਾਰਮੂਸਾ ਦੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਤੈਵਾਨ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ

12. ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਧੋਖਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਇਕ ਵਿਚਾਰ "ਐਂਬੋਇਨਾ ਦੇ ਕਤਲ" ਦੇ ਆਖਾਣ ਵਾਕੰਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਜਿਹੜਾ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਟਕਸਾਲੀ ਬਣ ਗਿਆ। 1619 ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਿਹੜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਡੱਚ ਕਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਲ੍ਹੇ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤੰਗ ਕਰਕੇ ਆਪਣਾ ਦੋਸ਼ ਮੰਨਣ ਉਪਰੰਤ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਬੇਨਿਯਮਤ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਸ "ਕਤਲ" ਨੂੰ ਜਾਂ ਇਕ ਨਿਆਂ ਦਾ ਕਤਲ ਅਤੇ ਜਾਂ ਨਿਆਂਕਾਰਾਂ (ਜੱਜਾਂ) ਦੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਨਿਆਂ ਦੀ ਭਿਅੰਕਰ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਾਹਿਤ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਹੈ। ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸਮਕਾਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ. 1622-1624 ਰਾਹੀਂ ਲੱਭੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਕਰਕੇ ਆਪਣੇ ਦੂਰ-ਪੂਰਬੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਮੁਕੰਮਲ ਕਰ ਲਿਆ।[13] ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਗਲਾ ਕੰਮ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਤਾਕਤ ਬਰਬਾਦ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਭੂਖੰਡ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੱਕਿਆਂ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਇਸ ਮੰਤਵ ਦੀ ਖਾਤਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਦੀ ਨੀਤੀ ਉਤੇ ਹੀ ਆਧਾਰ ਰੱਖਿਆ, ਪਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਹ 1641 ਵਿੱਚ ਮਾਲਾਕਾ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਣ ਗਏ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਅਧਿਕਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮੈਕਾਊ ਅਤੇ ਟੀਮੋਰ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਪੁਰਤਗਾਲ ਪਾਸ ਰਹੀਆਂ, ਪਰ ਮਾਲਾਕਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਮੈਕਾਸਰ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਬਸਤੀ, ਜਿਹੜੀ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਡੱਚਾਂ ਲਈ ਇਕ ਦੁੱਖ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਗਈ ਸੀ, ਅੰਤ ਨੂੰ 1661 ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ।

ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਦੂਜਾ ਮਨੋਰਥ, ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸੁਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਟਾਕਰਾ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨਾ ਪੂਰਾ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਪਿਆਰ ਨਾਲ ਰਹਿਣ ਦੇ ਯਤਨ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਪਿਛੋਂ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਬੈਨਤਮ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਪੂਰਬੀ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਕਾਇਮ ਕਰ ਲਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਦੋਹਾਂ ਦੀਪਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ। ਜਦੋਂ 1652 ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿਚਕਾਰ ਜੰਗ ਛਿੜ ਗਈ, ਤਾਂ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਬੈਨਤਮ ਛੱਡ ਕੇ ਮਦਰਾਸ ਚਲੇ ਗਏ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਪਕੜੇ ਗਏ ਅਤੇ ਉਥੇ ਸਥਿਤ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੁੱਠ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਐਪਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਵਾਲਾਂ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਭਾਰਤੀ ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਉੱਤਰੀ ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਪਿਛੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਬਹਾਲ ਹੋ ਗਿਆ। ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਜਾਵਾ ਦੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਥਾਂ ਗੰਨਾ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਖਾਨੇ ਨਿਰਲਾਭ ਉਦਯੋਗ ਹੋਣੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਥਾਂਵਾਂ ਦੇ ਤਿਆਗ ਦਾ ਪਹਿਲੇ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਸੀ।[14]

13. ਹੋਰ ਕੌਮਾਂ ਵਾਂਗ ਡੱਚ ਵੀ ਚੀਨ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਏ ਅਤੇ 1601 ਵਿੱਚ ਜਾਵਾ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜੇ ਗਏ। ਤਿੰਨਾਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਇਕ ਡੱਚ ਜਲਸੈਨਾ ਅਫਸਰ (ਐਡਮਿਰਲ) ਚੀਨੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਦਾਖਲੇ ਲਈ ਗਲ ਬਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਗ਼ੈਰ ਸਰਕਾਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਦੀਪ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਦੀਪ ਚੀਨ ਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਪਰ ਨਿਯਮਤ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨੇੜੇ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਸਲਾਹ ਉਤੇ ਤੁਰੰਤ ਅਮਲ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੈਨਟਨ ਅਤੇ ਫਾਰਮੂਸਾ ਵਿਚਕਾਰ ਪੇਸਕੇਡੋਰਜ਼ ਦੀਪਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਉਤੇ ਇਕ ਚੌਕੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਲਈ। ਇਸ ਚੌਕੀ ਵਿਰੁੱਧ ਚੀਨੀਆਂ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪ ਹੀ ਫਾਰਮੂਸਾ ਵਿਚ ਤੈਵਾਨ ਵਿੱਚ ਚੌਕੀ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ। ਚੀਨੀਆਂ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤਾਕਤ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤਬਦੀਲੀ ਤੁਰੰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਵਾਨ ਲੈਕ, ਡੀ ਵੀਨ, ਸਪਿੱਲਬਰਗ, ਵਾਰਵਿਕ ਅਤੇ ਮੈਟੇਲਿਫ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਅਤੇ ਬੀਗਿਨ ਐਂਡ ਵੂਰਟਗਾਂਗ ਵਿੱਚ ਚੀਨ ਦਾ ਹਾਲ (ਐਕਾਉਂਟ ਆਫ਼ ਚਾਈਨਾ) ਦੇਖੋ (ਰੈਨੀਵਾਈਲ, III ਪੰਨਾ 229, 480, iv ਪੰਨਾ 146, 38)

14. ਬੈਨਤਮ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ 1683 ਵਿੱਚ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਣੇ ਸਨ, ਪਰ ਸੁਮਾਟਰਾ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਬੈਨਕੂਲਨ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹਾ-ਬੰਦ ਚੌਕੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ।

ਇੰਗਲੈਂਡ ਨਾਲ ਜੰਗ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਡੱਚਾਂ ਲਈ 1624 ਤੋਂ 1660 ਤੱਕ ਦਾ ਸਮਾਂ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਸਫਲਤਾ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ, ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਵੈਰੀ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਡਰਾਉਂਦੇ ਰਹੇ, ਪਰ ਇਹ ਇਕਸਾਰ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਵਧਦੀ ਫੈਲਦੀ ਰਹੀ। ਸਪਾਈਸ ਟਾਪੂਆਂ ਦੀ ਵਸੋਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਖ਼ਤ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਅੱਗੇ ਝੁੱਕ ਗਈ, ਅਤੇ ਨਿਰੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ। ਜਾਪਾਨ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾ ਲਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਕੰਮ ਦੀ ਇਕ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸ਼ਾਖਾ ਵਜੋਂ ਉੱਨਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਸਾਰੇ ਡੱਚ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਤੈਵਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਸ਼ਾਜਨਕ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਦੇ ਮਹਾਂਦੀਪ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ, ਸਗੋਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਹੇਠ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਖੇਤੀ-ਬਾੜੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ। 1661 ਵਿੱਚ ਇਸ ਬਸਤੀ ਦੇ ਖੁਸ ਜਾਣ ਨਾਲ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਉੱਦਮ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਗੰਭੀਰ ਧੱਕਾ ਲਗਾ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਲਿਖ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਜਿਹੜਾ ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਆਰੰਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੈਕਾਸਾਰ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀ ਸੀ, ਪਰ ਜਿਉਂ ਹੀ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਾਂ ਉਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪਕੜ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਈ, ਇਹ ਲੌਂਗਾਂ, ਜੈਵਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲਾਂ ਦੀ ਇਕ ਮੰਡੀ ਵਜੋਂ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਬਣ ਗਈ। ਸਥਾਨਕ ਜਹਾਜ਼ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਪਾਂ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜਹਾਜ਼ ਹਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਜਿੰਨੇ ਵੀ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਉਹ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ; ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦੀ ਹਮਾਇਤ ਕੀਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਪਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੱਢੇ ਹੋਏ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਉਸ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੇਠ ਰਹਿਣ ਲਗ ਪਏ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਘਟੋ ਘੱਟ ਇਕ ਭਾਗ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ। ਇਸ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਡੱਚ ਬਹੁਤ ਨਰਾਜ਼ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਪਾਰ ਉਸ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦੀ ਜਿਹੜੀ ਉਹ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ, ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਮੈਕਾਸਾਰ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਕੁਝ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਵੰਡ ਦਿੱਤੇ : ਉਥੇ ਯੂਰਪ ਲਈ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਇਕ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਾਇਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਕੂਬਾਰ ਦੇ ਡੈਨਾਂ ਨੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿੱਤਾ ਬਣਾ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਕਾਸਰ ਪਹੁੰਚਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਉਪਾਅ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਬਹੁਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਸਥਾਨਕ ਰੱਖਿਆ-ਸੈਨਾ ਨੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਦੇ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦਰਖ਼ਤਾਂ ਨੂੰ ਨੇਮ-ਅਨੁਸਾਰ ਬਰਬਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਮੈਕਾਸਾਰ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਹੀ ਰੋਕਣ ਲਈ ਦੀਪਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੇੜੇ ਖੜੇ ਕੀਤੇ ਗਏ : ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਮੈਕਾਂਸਾਰ ਦੀ ਵੀ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਮੁੱਲ ਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਾ ਦੇਣ ਕਾਰਨ ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਸੀਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮੈਕਾਸਾਰ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਮਿੱਤਰਤਾ ਭਰੇ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਰਾਜਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੱਦ ਤਕ ਸੀਮਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਭਾਵੇਂ ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਵਪਾਰ ਚਲਦਾ ਹੀ ਰਿਹਾ।[15]

---

15. ਇਹ ਮਿੱਤਰਤਾ ਪੂਰਨ ਸੰਬੰਧ ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਨਾ ਰਹੇ, 1668 ਵਿੱਚ ਮੈਕਾਸਰ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਸਰਵਉੱਚ ਹੋ ਗਏ ਸਨ।

ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਸੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਯਾਦ ਕਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਈ ਕੇਵਲ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਐਪਰ, ਹੋਰ ਟਾਕਰਾਕਾਰ ਸਾਧਾਰਨ ਹੀ ਸਿੱਧ ਹੋਏ। ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਮੈਕਾਸਰ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਸੰਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲੱਗੀਆਂ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਤੋਂ ਦੂਰ ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਜਹਾਜ਼ ਵੀ ਆਏ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੀ ਆਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਉਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਪੇਨ ਦੇ ਲੋਕ ਆਪਣੀਆਂ ਫਿਲਪਾਈਨ ਦੀਪਾਂ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਸ਼ਾਇਦ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭਾਗ ਲੈਣਗੇ, ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਯਤਨ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।[16]

ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਖਰੜਾ ਮੁਕੰਮਲ ਕਰਨ ਲਈ, ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਇਲਾਕਾਈ ਹਾਨੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਹੀ ਬਾਕੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਖੁੱਸੇ। ਅਗਲੀ ਹਾਨੀ ਉਰਮੁਜ਼ ਦੀ ਹੋਈ, ਜਿਸਨੇ 1622 ਵਿੱਚ ਈਰਾਨੀ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਘੀ ਫ਼ੌਜਾਂ ਅੱਗੇ ਹਥਿਆਰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤੇ। ਇਸ ਦੇ ਗੁਆਂਢ ਵਿੱਚ ਮਸਕਤ ਦਾ ਕਿਲ੍ਹਾ 25 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਹਮਾਇਤ ਲਈ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਅਰਬਾਂ ਨੇ ਲੈ ਲਿਆ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। ਉਰਮੁਜ਼ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਅਗਲੀ ਹਾਨੀ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਬਸਤੀ ਦੀ ਹੋਈ, ਜਿਹੜੀ 1632 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੀਆਂ ਫ਼ੌਜਾਂ ਨੇ ਬਰਬਾਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਉਥੇ ਵਾਪਸ ਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਪਰ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਬਹਾਲ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਉਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਦੇਰ ਤੱਕ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਉਹ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੀ ਮੁਗਲਾਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ-ਖੇਤਰ ਹੇਠ ਆ ਗਈ। ਹੁਗਲੀ ਦੇ ਖੁੱਸ ਜਾਣ ਦੇ ਨੌਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਮਾਲਾਕਾ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਪਿਛੋਂ ਇਕ ਯੁੱਧ-ਬੰਦੀ ਹੋਈ ਪਰ 1650-60 ਵਿੱਚ ਧੀਰੇ-ਧੀਰੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਲੰਕਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਹਮਲੇ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ

16. ਇਹ ਯਾਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ 1580 ਦੇ ਸੰਘ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਹੋਂਦ ਖ਼ਤਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਦੋਨਾਂ ਸਾਮਰਾਜਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵੱਖਰੇਵੇਂ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਫਿਲਪਾਈਨ ਦੀਪਾਂ ਦੇ ਸਪੇਨ ਵਾਸੀਆਂ ਨੇ ਮੁਲਾਕਜ਼ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਟਰਨੇਟੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਜਿਥੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੋਰ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ, ਜਿਹੜੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਦਬਾਅ ਹੇਠ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਤਿਆਗ ਦਿੱਤੇ ਸਨ, ਪਰ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾ ਨੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਡਾ ਬਣਾ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਫਾਰਮੂਸਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹੇ ਉਤੇ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਰੱਖਿਆ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਵਸਰਾ ਦਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਾ ਉਠਾਇਆ (ਰੈਨੀਵਾਈਲ v ਪੰਨਾ 235, vi ਪੰਨਾ 5, 424, vii. ਪੰਨਾ 114, 308 ਆਦਿ। ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਜੂਨ, 11, 1645)

ਤੱਟ ਉਤੇ ਨੈਗਾਪਟਮ ਅਤੇ ਫੇਰ ਕੋਚੀਨ ਮਾਲਾਬਾਰ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਇਕ ਸਥਿਰ ਅਮਨ ਹੋਇਆ, ਤਾਂ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਨੇ ਹੀ ਰਹਿ ਗਏ ਜਿਨੇ ਕਿ ਅਜ ਕਲ ਹਨ।[17] ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤਾਕਤ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਨਾ ਮਾਤਰ ਹੀ ਸੀ। ਦੂਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਮੈਕਾਉ ਅਤੇ ਤੀਮੋਰ ਦਾ ਇਕ ਭਾਗ ਹੀ ਰਹਿ ਗਿਆ ਸੀ : ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਗੋਆ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ, ਦਮਨ ਅਤੇ ਦਿਉ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਰਹਿ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਗੁਆ ਬੈਠੀਆਂ ਸਨ।

ਅਧਿਆਇ-1 ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ

ਪ੍ਰਮਾਣਾਂ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੋਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਖਿਪਤ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਜਾਂ ਕੁੰਜੀ-ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਹੜੇ ਟੇਢੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਛਪੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਅੰਤਿਕਾ (ਅਪੈਂਡਿਕਸ) ਈ : ਵਿੱਚ ਅੱਖਰ-ਕ੍ਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਖੰਡ-1 : ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਜਿਵੇਂ *ਇਲੀਅਟ* ਅਤੇ *ਤੌਜ਼ਕ* ਉਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ : ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਹਵਾਲੇ ਵਾਧੂ ਹੋਣਗੇ। ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿਚੋਂ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹੋਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰ ਵਿਚੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਤੁਰਕੀ ਅਤੇ ਈਰਾਨ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧਾਂ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਰਣਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜੇ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਦੇਸ਼ਾਂ ਉਤੇ ਵੀ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ : ਪੇਗੂ ਆਦਿ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਸੂਚਨਾ *ਫੇਰੀਆ ਜੀ ਸੂਸਾ*, *ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੀ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚੋਂ ਮਿਲੇਗੀ : ਦੀਪਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਹੁਣੇ ਦੱਸੀਆਂ ਡੱਚ ਪੁਸਤਕਾਂ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਮੁਗਲਾਂ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ-ਤਾਕਤ ਬਾਰੇ ਰਵੱਈਆ ਟਰਪਸਟਾਜ਼ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਅੰਤਿਕਾ 5,6,7,8 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ : ਜੌਰਡੇਨ ਦਾ ਪੰਨਾ 223 ਵੀ ਦੇਖੋ। ਮਾਨੂਕੀ (2 ਪੰਨਾ 45) ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਕਹਾਣੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੜਾਈ ਕੇਵਲ ਯੂਰਪੀਨਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਸ਼ੋਭਦੀ ਹੈ। ਈਰਾਨ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 9, ਪੰਨਾ 226 ਦੇਖੋ।

ਖੰਡ-2 ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਾਮਰਾਜ ਬਾਰੇ *ਵਾਈਟਵੇ* ਅਤੇ *ਡਨਵਰਜ਼* ਵਿਚੋਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੈਰੋਜ਼, ਕਾਉਟੋ, *ਕਾਸਟਨਹੈਡਾ ਕੋਰੀਆ* ਅਤੇ ਅਲਬੂਕਰਕ ਦੀਆਂ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦੇ ਯੂਰਪੀ ਪੱਖ ਬਾਰੇ

17. ਬੰਬਈ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਅਤੇ ਦੀਪ ਚਾਰਲਸ ਦੂਜੇ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀ ਰਾਜ ਕੁਮਾਰੀ ਵਿਚਕਾਰ ਸਾਦੀ ਦੀ ਸੰਧੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੂੰ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਏਸ਼ੀਅਨ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਤੱਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਮਰਹੱਟਿਆਂ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ।

ਸ਼ਾਇਦ *ਕੈਂਬਰਿਜ ਮਾਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ* (ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ, ਅਧਿਆਇ-1, ਭਾਗ ਤੀਜਾ, ਅਧਿਆਇ ਪੰਦਰਵਾਂ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਪੂਰੀ ਪੁਸਤਕ-ਸੂਚੀ ਮਿਲੇਗੀ। ਪੈਰਾਰਡ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਇਕ ਸਾਫ਼ ਹਾਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਲ ਰਹੇ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਅਧਿਆਇ-2 ਪੰਨਾ 240 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਮਰਾਜ ਦੀ ਅਕਬਰ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਮਾਣਤਾ ਲਈ ਕੌਊਟੋ ਦਾ ਅਧਿਆਇ 9 ਪੰਨਾ 246 ਅਤੇ ਅਧਿਆਇ-10 ਪੰਨਾ 441 ਅਤੇ *ਇਲੀਅਟ*, ਅਧਿਆਇ-5 ਪੰਨਾ 403 ਦੇਖੋ। ਭਾਰਤੀ ਸਾਗਰਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਤੁਰਕਾਂ ਦੇ ਯਤਨ *ਜਰਨਲ ਆਰ. ਏ. ਐਸ* : ਜਨਵਰੀ 1921 ਵਿੱਚ ਸਵਰਗਵਾਸੀ ਸ੍ਰੀ ਲੌਂਗਵਰਥ ਡੇਮਜ਼ ਦੇ ਇਕ ਲੇਖ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਕੌਊਟੋ ਦੇ ਅਧਿਆਇ-10 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। "ਕੁਨੇਲ"ਦੇ ਦੁਰਉਪਯੋਗਾਂ ਲਈ *ਫੈਰੀਆ ਯੀ ਸੋਊਸਾ* ਅਧਿਆਇ-3 ਪੰਨਾ 99, *ਹੇਗ* ਪੰਨਾ 831,ਰੇਨਵਿਲ ਅਧਿਆਇ-3 ਪੰਨਾ 453 ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ. 1513-1616 ਨੰਬਰ 280 ਦੇਖੋ, 1625 ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਫ਼ੌਜਾਂ ਦਾ ਹੌਂਸਲਾ *ਡੇਲ ਵਾਲੇ* (ਅਧਿਆਇ-2, ਪੰਨਾ 290) ਅਤੇ ਜਲ ਸੈਨਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਵਾਰਤਾਵਾਂ ਤਸਦੀਕ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਖੰਡ-3 ਇਸ ਸਮੇਂ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਕੈਂਬਰਿਜ਼ ਮਾਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ (ਭਾਗ 1-4 ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ : ਐਡਮੰਡਸਨ ਵੀ ਸਾਰੇ ਤੱਥ ਇਕ ਸੌਖੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਬਾਰੇ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਹਨ : ਜੋ ਕੁਝ ਮੈਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਉਹ *ਵਾਨ ਡਰ ਚਿਜ਼ਸ*, ਡੀ ਜੋਂਗੀ, *ਇਲੀਅਸ*, ਨਿੰਸਕੇਤਨ, *ਹਾਊਟਮੈਨ*, ਅਤੇ *ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* (ਰੈਨਵਿਲ) ਦੇ ਅਧਿਆਇ 1-4) ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਆਰੰਭਿਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ। ਆਰੰਭਿਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਲਈ *ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼* ਪੰਨਾ 1, *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* (ਭਾਗ ਪਹਿਲੇ ਦਾ ਮੁਖਬੰਦ) ਪਰਚਾਜ਼ ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ ਅਤੇ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ. 1513-1616* (ਨੰਬਰ 258, 268, 281 ਆਦਿ) ਦੇਖੋ।

ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਿਸਬਨ ਨਾਲ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣ ਬਾਰੇ *ਵਾਨਡਰ ਚਿਜਸ਼ ਅਧਿਆਇ ਸੀ. I* ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ : ਇਸ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ *ਹਾਊਟਮੈਨ* ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ : ਲਿਸਚਟਨ (ਪੰਨਾ 99) ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀ ਵੰਗਾਰ ਦੀਆਂ ਮਸਾਲਾਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਬੱਚਣ ਲਈ ਅਸਲੀ ਨੀਤੀ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿੱਚ ਦਸੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ *ਹਾਊਟਮੈਨ* (i. xxxii) ਕੈਂਬਰਿਜ ਮਾਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ (ਭਾਗ ਚੌਥਾ ਪੰਨਾ 729) ਦਾ ਇਕ ਪੈਰਾ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਚੜ੍ਹਾਊ ਨੀਤੀ ਕੇਵਲ 1608 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ, ਪਰ *ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* ਦੀਆਂ ਵਾਰਤਾਵਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ 1603 ਦੇ ਬੇੜੇ ਨੇ ਮੌਜ਼ਮਬੀਕ ਅਤੇ ਗੋਆ ਨੂੰ ਧਮਕਾਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1605 ਦੇ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਮਲਾਕਾ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਲਈ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ (ਰੈਨੀਵਾਈਲ ਅਧਿਆਇ-5, ਪੰਨਾ 1 ਅਤੇ 264)। ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਬਾਰੇ ਆਮ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ, ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਪਹਿਲੇ ਸਿਧੇ ਹੁਕਮ ਜਿਹੜੇ ਮੈਂ ਦੇਖੇ ਹਨ, ਉਹ 1609 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਪਹਿਲੇ

ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਹਨ (ਡੀ. ਜੌਂਗੇ, ਅਧਿਆਇ-3 ਪੰਨਾ 133) ਇਸ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਕੰਮ, ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਦੀਪਾਂ ਦਾ ਸਾਰਾ ਉਤਪਾਦਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਥਾਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਲ੍ਹਾਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਸੀ (ਵਾਨ ਡਿਜ਼ਕ ਪੰਨਾ 10) ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਉਤੇ *ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ* ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 221 ਉਤੇ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
ਖੰਡ-4 ਦੂਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਲਈ ਸੰਘਰਸ਼ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਪੱਖ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ, ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* i, ii; ਕੈਲੰਡਰ *ਐਸ. ਪੀ. 1611 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ, ਪਰਚਾਜ਼ ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ* ਅਤੇ *ਜੌਰਡਅਨ* (ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਪੰਨਾ 318) ਵਿਚੋਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਉਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ *ਲਿਸਬਨ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਮਝਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਰੂਰੀ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ*, ਲੜੀ 2, ਨੰਬਰ 1, 2, 5, 9, 12, 26 ਆਦਿ ਅਤੇ ਲੜੀ 3 ਬੀ ਅਤੇ ਟੀ 3 ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਕਠਿਨਾਈਆਂ *ਲਿਜ਼ਬਨ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਪੰਨਾ 126 (ਆਦਮੀਆਂ, ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਦੇ ਧਨ ਦੀ ਲੋੜ), 371 (ਲੱਕੜੀ ਦੀ ਲੋੜ), 409 (ਤੋਪਾਂ ਦੀ ਲੋੜ), 931 (ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਲੋੜ) ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਰ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੂਰਤ ਵਿਚੋਂ ਕੱਢਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਉਸੇ ਲੇਖਕ ਦੇ ਪੰਨਾ 444 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਮਲ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਧਿਆਇ-5 ਪੰਨਾ 9 ਅਤੇ ਉਹੀ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਬਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਯੁੱਧ-ਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੜਾਈਆਂ ਦੇ ਕਈ ਹਵਾਲੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਅਧਿਆਇ ਪੰਨਾ 69 ਅਤੇ *ਰੈਨੀਵਾਈਲ, ਅਧਿਆਇ-7, ਪੰਨਾ 256*, ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਸਥਿਰ ਸਮਝੌਤੇ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ.* 1617-21(ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੰਬਰ 115, 351, 425, 666 ਆਦਿ) ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਮਲ ਦੀ ਸੋਝੀ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਧਿਆਇ i ਅਤੇ ii ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਤੋਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਿਛੋਂ ਦੀ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* 1624 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ, ਵਿੱਚ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਐਂਗਲੋ-ਡੱਚ ਜੰਗ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਦੇ ਅਧਿਆਇ- 9 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ : ਮੰਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨਾਲ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗ ਇੰਨਾ ਸੰਖਿਪਤ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਫ਼ਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਯੂਰਪੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜੰਗ ਬਾਰੇ ਕੈਂਬ... *ਾਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ ਭਾਗ 4, ਅਧਿਆਇ 16* ਦੇਖੋ ਅਤੇ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਖ਼ਾਤਮੇ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਅਧਿਆਇ 10 ਪੰਨਾ 255*, ਅਤੇ ਇਲੀਅਸ ਅਧਿਆਇ 2 ਪੰਨਾ 46 ਦੇਖੋ। ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਬਾਰੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਲਿਖਤ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਉਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਖਿੰਡੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਈਰਖਾਈ

ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੈ । ਮੈਕਾਸਾਰ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਬਾਰੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ । ਕਿਧਰੇ ਕਿਧਰੇ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਵਿੱਚ ਵੀ ਹਵਾਲੇ ਹਨ (ਜਿਵੇਂ ਭਾਗ : 1 ਪੰਨੇ 233, 264 ਭਾਗ 2 ਪੰਨੇ 94, 100, ਭਾਗ 3 ਆਰ 5) 1612 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਇਸ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਲਈ ਜੋਰਡੇਨ ਪੰਨਾ 294 ਦੇਖੋ ।

ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਬਾਰੇ, ਮੈਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਕਾਲੀ ਡੈਨਮਾਰਕ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਨਹੀ ਹਾਂ । ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਖਿੰਡੇ ਪੁੰਡੇ ਹਵਾਲੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਵਿੱਚ ਮਿਲਣਗੇ । ਉਰਮੂਜ਼ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਧਿਆਇ 2 (ਮੁਖਬੰਦ ਅਤੇ ਉਹੀ ਲਿਖਤ) ਦੇਖੋ । ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਉੱਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ.* 1622-24 ਨੰਬਰ 418, 448 ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ । ਮਸਕਟ ਦੇ ਹਾਰ ਜਾਣ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਅਧਿਆਇ 8, ਪੰਨਾ 311*, ਹੁਗਲੀ ਲਈ ਇਲੀਅਟ ਅਧਿਆਇ 7, ਪੰਨਾ 31, 211, ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਦੇ ਹਾਰ ਜਾਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਪੰਨਾ 131 ਲੰਕਾ ਅਤੇ ਕੋਚੀਨ ਲਈ *ਦੀ ਡੱਚ ਇਨ ਮਾਲਾਬਰ* (ਭੂਮਿਕਾ, ਪੰਨਾ 7) ਦੇਖੋ ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ

1. ਪਹਿਲੇ ਯਤਨ ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕਾਰਖਾਨੇ

ਹੁਣ ਸਾਨੂੰ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਅਤੇ ਪੱਛਮ ਵੱਲ ਹੋਰ ਦੁਰਾਡੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਹਾਲ ਦੱਸਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੀ ਆਰੰਭਿਕ ਵਿਉਂਤ ਕਿਸੇ ਪੱਖੋਂ ਵੀ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਮਜ਼ਬੂਰ ਹੋ ਕੇ ਇਹ ਸਮਝ ਲਿਆ ਕਿ ਲਾਭਦਾਇਕ ਵਪਾਰ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਇਥੋਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਈ ਕਿ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਪਾਸੋਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਹਿਲੇ ਡੱਚ ਉੱਦਮ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਉਸ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਆਧਾਰ ਉਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਢੰਗਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਲਿਜ਼ਬਨ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਚਾਂਦੀ ਬਾਹਰ ਭੇਜਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਡੱਚ ਆਪਣਾ ਮੂਲ ਧਨ ਨਕਦੀ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਫੁਟਕਲ ਜਾਂ ਮਿਲਿਆ ਜੁਲਿਆ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਵੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਮਾਣ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਢੁੱਕਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਲਿਜ਼ਬਨ ਤੋਂ ਚਾਂਦੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਚਾਂਦੀ ਜਾਵਾ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਤਜਰਬੇ ਨੇ ਦੱਸ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦਾ ਮਾਲ ਤਾਂ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ ਪਰ ਵਪਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਸੌਦਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਬੈਨਤਮ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਚੀਨੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਫ਼ਸਲ ਸਮੇਂ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਤੋਂ ਮੁੱਲ ਲੈ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਚੀਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰੱਖਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪੁਰਾਣੀ ਬਣੀ ਮੰਡੀ ਤੇ ਪੱਕਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉਹ ਹੋਰ ਕਿਧਰੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਦੇ ਲਈ ਅਭਿਲਾਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀ ਮੁੱਲ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਮੰਗਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਗਲੀ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਆਉਣ ਤੱਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਹੀ ਉਡੀਕ ਕਰਨ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਸਫ਼ਰ ਦੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਖਤਰਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਸੀ। ਨਿਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ ਸੰਭਾਲ ਦਾ ਖਰਚ ਕੋਈ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕੀੜਿਆਂ ਤੋਂ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨੁਕਸਾਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਮਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਭੈ-ਭੀਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਸਨ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦੇ ਚੰਗੇ ਸਾਧਨ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਬਹੁਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੱਕ ਖੜੇ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਜਾਣ ਤੋਂ ਨਾਕਾਰਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਆਪਣੇ ਅਮਲੇ ਦੇ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਥੁੜ, ਕਾਰਨ ਵਾਪਸੀ ਸਫ਼ਰ ਸਮੇਂ ਡੁੱਬ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਇਹ ਸਮਝ ਲਿਆ ਕਿ ਇਕ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ

ਸਥਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਢੰਗਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਲ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਫ਼ਸਲ ਸਮੇਂ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਤੋਂ ਸਿੱਧਾ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਉਥੇ ਹੀ ਰਹਿਣ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੌਦਿਆਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਜਹਾਜ਼ ਕੇਵਲ ਮਾਲ ਲੱਦਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ। ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਤ ਬੈਨਤਮ ਵਰਗੇ ਹੀ ਸਨ, ਸਗੋਂ ਉਥੇ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀਆਂ ਦੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਦਰੋਹਾਂ ਜਾਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਲਾਲਚ ਜਾਂ ਅਤਿਆਚਾਰ ਦਾ ਖਤਰਾ ਬਹੁਤ ਸੀ। ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਹੋਰ ਵੀ ਕਠਿਨ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਦੇਸ਼-ਵਾਸੀ ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਦੇ ਲਾਭ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਸਨ, ਉਹ ਨਕਦ ਲੈਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਨਕਦ ਪੈਸੇ ਅਜੇ ਤੱਕ ਆਮ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਏ। ਇਥੇ ਵੀ ਸਫਲ ਵਪਾਰ ਲਈ ਫ਼ਸਲ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਇਕ ਜ਼ਖੀਰੇ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਇਹ ਕਪੜਾ ਐਚਿਨ ਜਾਂ ਬੈਨਤਮ ਵਿਚੋਂ ਦਲਾਲਾਂ ਤੋਂ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗੇ ਭਾਅ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਹੈਰਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਵਰਗੇ ਅਭਿਲਾਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਨਿਸ਼ਚਾ ਕਰ ਲਿਆ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕੱਪੜਾ ਸਿੱਧਾ ਹੀ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਏ ਅਤੇ ਦਲਾਲਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਥੜਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਲਿਆ ਜਾਏ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਲਿਖਤ ਸਬੂਤ 1601 ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਐਚਿਨ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਾਪਸ ਜਾਂਦੇ ਹੋਏ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਉਤੇ ਗਏ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸੁਆਗਤ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਪਰ ਉਹ ਜਾਂ ਤੇ ਲਾਲਚ ਵਿੱਚ ਆ ਗਏ ਜਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਾਲਚ ਨਾਲ ਕਾਲੀਕਟ ਜਾਣ ਲਈ ਵਰਗਲਾਏ ਗਏ। ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਥੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗੋਆ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਿੰਦੇ ਸੂਰਤ ਭੇਜੇ ਗਏ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 1606 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਡੱਚ ਏਜੰਸੀ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਜਦੋਂ ਪਾਰਟੀ ਵਿੱਚ ਬਚਣ ਵਾਲੇ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਆਦਮੀ ਵਾਨ ਡੇਨਸਨ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਾਜ਼ਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਅਤਿਆਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ ਆਤਮ-ਹੱਤਿਆ ਕਰਨੀ ਪਈ। ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਇਕੱਲਿਆਂ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ, ਪਰ ਹੁਣ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦੇ ਸੰਘਰਸ਼ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਹਾਲ ਦੀ ਘੜੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਐਚਿਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਤੋਂ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਮਾਲ ਖਰੀਦ ਲਿਆ।

ਦਰਅਸਲ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਕੱਪੜਾ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਨਾਲੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਘੱਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਹੁਣ ਤੱਕ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਪੈਰ ਜਮਾ ਲਏ ਸਨ। 1605 ਵਿੱਚ ਇਕ ਛੋਟਾ ਵਪਾਰੀ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਉਥੇ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਰਸਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਗੁਆਂਢੀ ਸ਼ਹਿਰ ਨਿਜ਼ਾਮਪਟਮ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਮ ਕਰਕੇ ਪੈਟਾਪੋਲੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਕੰਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਡੈਲਟਾ (ਦਹਾਨਾ) ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ

ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਥਾਨਕ ਉਤਪਾਦਨ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਸਾਦਾ ਜਾਂ ਚਿੱਟਾ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਜਾਂ ਧੋਤਾ (ਖੁੰਬੇ ਰਖਿਆ) ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਰੰਗਿਆ ਹੋਇਆ ਕੱਪੜਾ ਸੀ, ਪਰ ਕੁਝ ਮੰਡੀਆਂ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਮੋਲੂਕਾ ਦੀਪਾਂ ਨੂੰ ਛਪੇ ਹੋਏ ਮਾਲ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ "ਪਿੰਟਾਡੋਸ" ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਮੁੱਖ ਅਸਥਾਨ ਦੂਰ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਸੇਂਟ ਥੋਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸੀ।[1] ਇਸ ਲਈ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਨੂੰ ਵਧਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਦੋ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਡਿਗਨਾਪਟਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਹੜਾ ਨਵੀਨ ਨਕਸ਼ਿਆਂ ਉਤੇ ਫੋਰਟ ਸੈਂਟ ਡੇਵਿਡ ਕਰਕੇ ਵਿਖਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਚੰਦਰਾਗਿਰੀ ਦੇ ਰਾਜੇ ਵੱਲੋਂ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਇਕ ਥਾਂ ਦਾ ਮਿਲਣਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਕਾਸ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ 1610 ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਖਾਨੇ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਬਣਾ ਲਿਆ। 1612 ਵਿੱਚ ਸੇਂਟ ਥੋਮ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪਿਛੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਹਮਲੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾ ਲਿਆ।[2] ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਤੱਟ ਉਤੇ ਵਪਾਰ ਲਗਾਤਾਰ ਵਧਦਾ ਗਿਆ। ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ, ਉਹ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਪਾ ਕੇ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਵਪਾਰ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

1611 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਅਤੇ ਪੈਟਾਪੋਲੀ ਵਿੱਚ ਵਸ ਗਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਜਿੰਨਾਂ ਨਾ ਵੱਧ ਸਕਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਵੱਡੀ ਮੰਡੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਮਿਲਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਨਾਲ ਉਹ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਵਟਾਉਂਦੇ ਸਨ ਜਾਂ ਮੈਕਾਸਾਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸਮਾਂ ਪਾਕੇ ਉਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯੂਰਪ ਅਤੇ ਈਰਾਨ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਤੁਰਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸਨ। ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ। ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਧੀਨ 1621 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਬਸਤੀ ਵਿੱਚ

---

1. ਕਿਸਤਨਾ ਡੈਲਟਾ (ਦਹਾਨਾ) ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਰੰਗ ਬਹੁਤ ਆਉਂਦੇ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਗੁਆਂਢ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮਜੀਠੀ ਰੰਗ ਦੀ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਕਿਸਮ ਲਈ ਪੈਟਾਪੋਲੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ : ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਾਨ. ਡੈਨ ਬਰੋਕੇ ਦੇ ਜਰਨਲ ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਰੈਨੀਵੀਲ (ਅਧਿਆਇ 7, ਪੰਨਾ 512) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੇਖੋ। ਇਹ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਸੇਯੇ ਜਾਂ ਜੈਈ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ 'ਸਰਜ' ਲਿਖ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੈਰਿਆਂ ਦੇ ਭਾਵ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਕਠਿਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸ਼ਬਦ ਪਿੰਟਾਡੋਸ (ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ) ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਇਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸ਼ਬਦ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਠੀਕ ਨਾਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਉਤਪਤੀ ਲਈ ਫਸਟੀਲੈਂਟਰ ਬੁੱਕ ਪੰਨਾ 59 ਦੇਖੋ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਅਪਣਾਇਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦਾ ਉਲਥਾ ਗੈਸਚਿਡਰਡ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਛੇਤੀ ਹੀ ਉਸ ਸਾਰੇ ਛਪੇ ਮਾਲ ਲਈ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਲਗਾ ਜਿਸ ਉਤੇ ਸਾਂਚਾਂ ਬੁਰਸ਼ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਬਲਾਕਾਂ ਨਾਲ ਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਸੂਰਤ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਗਏ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪਿੰਟਾਡੋਜ਼ ਸ਼ਾਇਦ ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ ਮਾਲ ਜਾਂ ਛੀਂਟ ਸੀ। ਇਹ ਦੋ ਸ਼ਬਦ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨਾਰਥਕ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ (*ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 46।
2. ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਕਿਲ੍ਹਾਬੰਦੀ ਬਾਰੇ ਅੱਠਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਦਾਖਲ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਪਰ ਹਰ ਥਾਂ ਵਾਂਗ, ਇਥੇ ਵੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਅਸਹਿ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ ਅਤੇ 1626 ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਨਾਇਕ ਜਾਂ ਰਾਜੇ ਵਲੋਂ ਚੰਗੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਹੋਣ ਤੇ ਉਹ ਪੁਲੀਕਟ ਸਾਹਲੀ ਝੀਲ ਦੇ ਉੱਤਰੀ ਸਿਰੇ ਉਤੇ ਆਰਮਾਗਾਂਓ ਨੂੰ ਚਲੇ ਗਏ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਆਰਮਾਗਾਂਓ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਨੋਰਥ ਪੂਰਾ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਕੇਂਦਰ ਵਜੋਂ ਕਈ ਘਾਟਾਂ ਸਨ ਅਤੇ 1640 ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਮਦਰਾਸ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੋ ਗਏ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਤੱਟ ਦੇ ਇਸ ਭਾਗ ਉਤੇ ਕਾਬਜ਼ ਨਾਇਕ ਨਾਲ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ। ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਮਦਰਾਸ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਅਤੇ ਲਾਗੇ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸਨ ਅਤੇ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ।

2. ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਖਾਨੇ

ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਥਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਆਰੰਭਿਕ ਯਤਨ 1607 ਵਿੱਚ ਵਾਨ ਡੇਨਸਨ ਦੀ ਮੌਤ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਏ। ਇਸ ਦੇ ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਸੂਰਤ ਦੇ ਲਾਗੇ ਪੁੱਜਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਗੱਲਾਂ-ਬਾਤਾਂ ਤੈਅ ਹੋ ਗਈਆਂ ਤਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਪੂਰੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਥਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਕ ਨਵਾਂ ਮੰਤਵ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹਿਆ, ਪਰ ਉਹ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿੱਧਾ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਕੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰਜ-ਖੇਤਰਾਂ ਦੀ ਹੱਦ ਵੀ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਹੱਦ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇਹ ਲੋੜ 1603 ਤੋਂ ਹੀ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ : ਯੂਰਪੀਆਂ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਲਈ ਫੌਰੀ ਮੰਗ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਨਾ ਪੂਰੀ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਬਹੁਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਾ ਤਾਂ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਅਧਿਕਤਾ ਹੋ ਗਈ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਬੈਨਤਮ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਭੇਜਣ ਦੀ ਹਦਾਇਤ ਹੋਈ, ਪਰ ਖ਼ਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਾਪਸ ਭੇਜਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨੂੰ ਚੰਗਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਨਵੀਆਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬਣੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਿਕ ਸਕਣ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਈ ਯੋਗ ਵਸਤੂਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਣ। 1607 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਤੀਜੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਕਮਾਂਡਰ ਨੂੰ ਇਸ ਮਨੋਰਥ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਵੇਲੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਕਿੰਨਾ ਘੱਟ ਪਤਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਲਾਲ ਸਾਗਰ (ਰੈਡ ਸੀ) ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਮਝੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਜੇ ਕਰ ਮੌਸਮ ਠੀਕ ਰਹੇ, ਤਾਂ ਬੇੜੇ ਨੇ ਅਦਨ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਥੋਂ ਆਪਣੇ ਬੈਨਤਮ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਚੰਬੇ ਦੀ ਖਾੜੀ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛ ਗਿੱਛ ਕਰਨੀ ਸੀ। ਐਪਰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਅਦਨ ਨਾ ਪਹੁੰਚ ਸਕਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਹਦਾਇਤ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਜਾਏ ਅਤੇ ਜੇ ਸੰਭਵ

ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵਪਾਰ ਖੋਲ੍ਹ ਦੇਵੇ। ਦਰਅਸਲ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਲੋੜ ਪੈਣ ਤੇ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦਰਜੇ ਦਾ ਬਦਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਬੇੜੇ ਨੂੰ ਐਨੀ ਦੇਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਉਪਰਾਲਾ ਨਾ ਹੋ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਹੀ ਅਗਸਤ 1608 ਵਿੱਚ ਹੌਕਿਨਜ਼ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਦੂਰ 'ਹੈਕਟਰ' ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਲੰਗਰ ਜਾ ਸੁੱਟਿਆ।

ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਉਸ ਦੇ ਸੁਆਗਤ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਬਣਾਈ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਏ। ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਸਥਾਨਕ ਬਸਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਲਗਭਗ ਇਕ ਸਦੀ ਤੋਂ ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਉੱਤੇ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। ਉਹ ਦਿਊ ਅਤੇ ਦਮਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਸਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੱਡਿਆਂ ਤੋਂ ਉਹ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਲਾਈਸੈਂਸ ਫੀਸ ਉਗਰਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤੱਟ ਉਪਰਲੇ ਬੇੜੇ (ਕਾਫ਼ਲੇ) ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿਚੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਲਿਜਾਂਦੇ ਸਨ : ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੜਾਕੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਾਗਰ ਦਾ ਜਿਸ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਮੁਗਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰਦੇ, ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਸਥਾਨਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਕਮਾਂਡਰਾਂ ਤੋਂ ਭੈਭੀਤ ਹੋਏ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਜਿਹੜੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਤਾਂ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਾੜ ਸੁੱਟਣ ਦੀ ਧਮਕੀ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਹੀ ਹੋਈ ਸੀ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੂਰਤ ਦਾ ਅੱਡਾ ਖੋਹ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਹੌਕਿਨਜ਼ ਪੁੱਜਾ ਤਾਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸ਼ਾਇਦ ਸਿਖਰਾਂ ਉੱਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਕਾਇਮ ਰਖਣ ਲਈ ਉਹ ਦ੍ਰਿੜਤਾ ਨਾਲ ਡੱਟੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਐਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੀ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆ ਰਹੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਤੋਂ ਡਰਦੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਸਥਾਨਕ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਕ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਤਾਂ ਹੌਕਿਨਜ਼ ਤੁਰੰਤ ਨਿਯਮਕ ਵਪਾਰ ਲਈ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਦਰਬਾਰ ਨੂੰ ਚਲ ਪਿਆ। ਉਸ ਦਾ ਚੰਗਾ ਸੁਆਗਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਸਾਜ਼ਿਸ਼ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਸ ਦੀ ਕੁਝ ਰੌਲਾ ਰੱਪਾ ਪਾ ਕੇ ਵਿਖਾਵੇ ਵਾਲੀ ਰਾਜਨੀਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵਹੀਣ ਸਿੱਧ ਹੋਈ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਲੰਮੀਆਂ ਗੱਲਾਂ-ਬਾਤਾਂ ਪਿਛੋਂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਮਨੋਰਥ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਚਲ ਪਿਆ।

ਹੌਕਿਨਜ਼ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੀਆਂ ਖਬਰਾਂ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਦੀ ਰਹੀ। 1609 ਵਿੱਚ 'ਐਸੈਨਸ਼ਨ' ਨਾਮੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਟ ਦੇ ਲਾਗੇ ਪੁੱਜਾ, ਪਰ ਕੁਝ ਅਣਡਿੱਠ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਕਾਰਨ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਹਾਨੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਅਮਲੇ ਚੋਂ ਕੁਝ ਬੱਚਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਧਰਤੀ ਉੱਤੇ ਪੁੱਜ ਕੇ ਕੁਕਰਮ ਕਾਰਨ, ਸ਼ਾਇਦ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਆਸਾਂ ਨੂੰ ਧੱਕਾ ਲੱਗਾ। 1611 ਵਿੱਚ ਹੈਨਰੀ ਮਿਡਲਟਨ ਸੂਰਤ ਪੁੱਜਾ, ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਜੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਬੈਸਟ ਦਾ ਹੋਰ ਵੀ ਚੰਗਾ ਸੁਆਗਤ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲ ਗਈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮੰਤਵਾਂ ਕਰਕੇ ਇਸ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਇਹ

ਪਰਿਵਰਤਨ ਆਇਆ ਉਹ ਲਿਖਤੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਰਾਜਨੀਤੀ ਦੀ ਚਾਲ ਬਾਰੇ ਅੱਟਾ-ਸੱਟਾ ਲਾਉਣਾ ਖਤਰਨਾਕ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਗੱਲ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਲੋਂ ਬਿਸਟ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉਤੇ ਹਮਲੇ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਖ਼ ਨੂੰ ਧੱਕਾ ਲੱਗਾ। ਮੁਗਲਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਕੋਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਲ ਸੈਨਾ ਨੂੰ ਅਜਿੱਤ ਸਮਝਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਕ ਬਹੁਤ ਸੁਚੱਜੇ ਬੇੜੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਭਰਪੂਰ ਰੱਖਿਆ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਝੜਪਾਂ ਧਰਤੀ ਤੋਂ ਵੀ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਕੌਮ ਦਾ ਦੂਜੀ ਕੌਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸੁਝਾਉ ਦਿੰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪਕੜ ਢਿੱਲੀ ਹੋਣ ਦਾ ਸੁਝਾਉ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਮਿਡਲਟਨ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੇ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਲੜਾਈ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਪ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਪਕੜ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਫਲਤਾਵਾਂ ਨੇ ਵੀ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਇਸ ਤੱਥ ਬਾਰੇ ਮੁਗਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਹੁਣ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਅਣਵੰਗਾਰਵੀਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਹੀ। ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮੰਤਵ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਣ, ਇਹ ਤੱਥ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਬਿਸਟ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਹੀ ਫਰਮਾਨ ਜਾਂ ਆਗਿਆ ਮਿਲ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਹੜਾ ਆਰਜ਼ੀ ਤੌਰ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਅਹਿਲਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇਸ ਸ਼ਾਹੀ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਜਾਇਜ਼ ਸਮਝਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੁਗਲ ਨੀਤੀਵਾਨਾਂ ਨੇ ਜਿਹੜੇ ਸ਼ਾਇਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਤਾਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਚਨ-ਬੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ-ਬਾਤਾਂ ਤੋਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਉਠਾਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਕਤ ਸ਼ਾਹੀ ਫਰਮਾਨ ਇਕ ਨਿਕੰਮਾ ਕਾਗਜ਼ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ। ਹਾਲ ਦੀ ਘੜੀ ਇਸਨੇ ਕੁਝ ਕੰਮ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ 1613 ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਹੋਇਆ।[3] ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ, ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਮੁਗਲਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਜੰਗ ਛਿੜ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸੰਵਾਰਿਆ ਗਿਆ।

ਲੜਾਈਆਂ ਦੋ ਸਾਲ ਚਲਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ, ਮੁਗਲਾਂ ਨੇ ਥਲ ਰਾਹੀਂ ਦਮਨ ਦੁਆਲੇ ਘੇਰਾ ਪਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ

3. ਸ਼ਾਹੀ ਫਰਮਾਨ ਵਿੱਚ ਉਣਤਾਈਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* 2. xxix 29 ਪੰਨਾ 103, 1800, IV xxix ਪੰਨਾ 311 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਸਿਹਰਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਬਿਸਟ ਦੇ ਸਿਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਫੌਸਟਰ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ, ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਟੋਮਸ ਐਲਡਵਰਥ ਦੇ ਨਾਂ ਦੇ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਹੋਇਆ (*ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ii*, ਪੰਨੇ 137, 157)

ਪੁਚਾਇਆ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਧੂਰਾ ਅਮਨ ਕਾਇਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪਰ ਇਸੇ ਤੱਥ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਤਾਪ ਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋ ਰਹੀ ਅਧੋਗਤੀ ਨੂੰ ਨੰਗਿਆਂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਜਿੰਨਾਂ ਚਿਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨਾਲ ਝਗੜਾ ਰਿਹਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸੁਆਗਤ ਹੋਣਾ ਸੁਭਾਵਿਕ ਸੀ।

ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਆਉਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹੀ ਸੀ। 1614 ਵਿੱਚ ਉਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਲਈ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਦੀਵਾਨ ਡੇਨਸਨ ਦਾ ਛੱਡਿਆਂ ਹੋਇਆ ਮਾਲ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਉਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਦਿਉ ਅਤੇ ਦਮਨ ਲੈਣ ਵੱਲ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ। ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਇਸ ਪੱਤਰ ਦਾ ਭਾਵ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਇਕ ਬੇੜਾ ਭੇਜਣ ਲਈ ਇਕ ਅਰਧ-ਸਰਕਾਰੀ ਸੱਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਤਿਆਗੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪਰਤਾਉਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਇਕ ਨਿਰੀ ਲੋਕਾਚਾਰੀ ਹੀ ਸੀ।[4] ਪਰ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਇਸ ਦਾ ਅੱਖਰੀ ਭਾਵ ਹੀ ਲਿਆ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਵਾਨ ਰੇਵੈਸਟੇਨ ਦੇ ਨਾਂ ਦਾ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦਾ ਥਲ ਰਾਹੀਂ ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਪਾਰਟੀ ਨਾਲ ਸੂਰਤ ਆਇਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਆਸ ਹੀ ਸੀ, ਉਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਿਆ, ਪਰ ਰਾਜਨੀਤੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮੁਗਲਾਂ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਲ-ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਸਹਿਮ ਬਾਰੇ ਉਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਪਤਾ ਲੱਗਾ। ਉਹ ਧਰਤੀ ਵਲੋਂ ਦੀ ਹਮਲਾ ਕਰਕੇ ਸ਼ਾਇਦ ਦਮਨ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲੈਂਦੇ, ਪਰ ਉਹ ਰੱਖਿਆ-ਸੈਨਾ ਨੂੰ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਭੁੱਖਿਆਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਾਰ ਸਕਦੇ ਜਿੰਨਾਂ ਚਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਰਸਦ ਪੁੱਜ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਖਤਰੇ ਦੇ ਮੂੰਹ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਰੱਖਿਆਹੀਣ ਰਹਿਣੀਆਂ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਗਲ ਸਮੁੰਦਰ ਉਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੜਦੇ। ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਹੁਣੇ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨਾਲ ਇਕ ਯੁੱਧ-ਬੰਦੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਾਦਰੀ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਪਹਿਲੇ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਵਾਨ ਰੈਵੈਸਟੇਨ ਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਮਹਾਨ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਊਣਤਾਈਆਂ ਦਾ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਸਕਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਬਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ।

ਵਾਨ ਰੇਵੈਸਟੇਨ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ, ਜਿਹੜਾ 1615 ਦੇ ਆਖ਼ਰੀ ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਉਤਸਾਹੀਣ ਸੀ, ਬਹੁਤ ਲੰਮੀ ਬਹਿਸ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਸਰ

4. ਮੁਗਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਸਲੀ ਇਰਾਦੇ ਬਾਰੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਨਵੰਬਰ 1614 ਵਿੱਚ ਨਿਕੋਲਸ ਡਾਊਨਟਨ ਦੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜਪਾਲ ਨੇ "ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਹੌਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਦਮਨ ਲੈਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਉਥੇ ਬੁਲਾਇਆ" (*ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ii, ਪੰਨਾ 171)

ਟੌਮਸ ਰੋ ਦੇ 'ਜਰਨਲ' ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੁੱਜਾ ਜਦੋਂ ਵਾਨ ਰੇਵੈਸਟੇਨ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਰਵੱਈਆ ਲਗਭਗ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਸਹਿ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਇਹ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂਦਾ, ਬਕਾਇਦਾ ਤੌਰ ਤੇ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਆਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਜਤਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਫ਼ਲ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਪਰ ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੁਆਰਾ ਸੰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦੇ, ਚੀਜ਼ਾਂ ਖਰੀਦਣ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਲਈ ਉਥੇ ਵੱਸ ਗਏ, ਕੁਝ ਕੋਝੇ ਤਜਰਬਿਆਂ ਦੇ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਨੋਰਥ ਪੂਰੇ ਹੋ ਗਏ : ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੈਨਤਮ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਲੰਡਨ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧਣ ਲੱਗੀ।

ਵਾਨ ਰੇਵੈਸਟੇਨ ਦੇ ਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਡੱਚ ਪੂਰੇ ਉਤਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਆ ਪੁੱਜੇ। ਐਚਿਨ ਵਿਚੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਉਂਤ 1616 ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਥੇ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦੀ ਸਲਾਹ ਦੇ ਉਲਟ, ਜਾਵਾ ਦੇ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਇਹ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸੂਰਤ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਵਪਾਰ ਚਾਲੂ ਕੀਤਾ ਜਾਏ। ਇਸੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਪੀਟਰ ਵਾਨ ਡੈਨ ਬਰੋਕ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਗੱਲ-ਬਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਭੇਜਿਆ। ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਧ ਰਹੇ ਪ੍ਰਤਾਪ ਨਾਲ ਉਸ ਦੇ ਯਤਨ ਸੌਖੇ ਹੋ ਗਏ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਮੰਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਯੋਗ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਸਮਾਂ ਪਾਕੇ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਨੇ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ 1617 ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਾਰਖਾਨਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਪੂੰਜੀ ਘਟ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰਖਾਨਾ ਕੇਵਲ 1621 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੋਇਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਨ ਡਿਨ ਬਰੋਕ ਇਕ ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟ (ਸਥਾਈ) ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਵਜੋਂ ਆਇਆ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਸ਼ਕਤੀ ਅਤੇ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਵਧਾਉਣਾ ਆਰੰਭ ਕੀਤਾ। ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਾਕੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਅਤੇ ਡੱਚ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਰਹੇ। ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਪਾਸ ਵੀ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਰਗੇ ਇਲਾਕੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕਾਰਿੰਦੇ ਨਿਰੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਾਂਗ, ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਬਲ ਉਤੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ।

ਵਾਨ ਡੈਨ ਬਰੋਕ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੰਡਾਂ ਦਾ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨਾਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਬੰਧ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਮੋਚਾਂ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸੀ, ਜਿਥੋਂ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੂਰਬੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਮਿਸਰ ਅਤੇ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦੋਨਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿਚੋਂ ਭਾਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਲਸਾ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਕਿਉਂਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾਲ ਚੁਕਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੰਗ ਸੀ। ਪਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਉਨ੍ਹਾਂ

ਦੀਆਂ ਆਸਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਕਲੇ। ਕਦੇ ਕਦਾਈ ਸੋਚਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਠਨਾਈਆਂ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੰਡੀ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕੁਝ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਹੇਵੰਦ ਉੱਦਮ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਵੱਖਰੀ ਹੀ ਹੈ। ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਖਾੜੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਈਰਾਨ, ਘੋੜੇ, ਸੁੱਕੇ ਫਲ, ਇਤਰ, ਗੁਲਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸ਼ਿੰਗਾਰ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਬਾਹਰ ਭੇਜਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਯਾਤ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅਤੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ। ਐਪਰ, ਈਰਾਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਪਾਰਕ ਉਤਪਾਦਨ, ਸਿਲਕ, ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਘਟ ਹੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਲਗਭਗ ਇਸ ਦਾ ਸਾਰਾ ਵਾਧੂ ਉਤਪਾਦਨ ਥਲ ਰਾਹੀਂ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਥਲ ਤੋਂ ਜਲ (ਸਮੁੰਦਰ) ਰਾਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਸ਼ਾਹ ਆਬਾਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵੈਰੀ ਤੁਰਕਾਂ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸਿਲਕ ਲੰਘਣ ਤੋਂ ਲਾਭ ਉਠਾਉਣ ਉਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਬੜੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਕਈ ਯੂਰਪੀ ਕੌਮਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਆ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਇਹ ਮਸਲਾ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਅਤੇ 1618 ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਜਾਸਕ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਵੇਰ ਸਿਲਕ ਦਾ ਮਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਿਆ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਆਪਣੀ ਖ਼ਾਸ ਮਿਲਖ ਸਮਝਦੇ ਸਨ, ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਉਤੇ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਕ ਜੰਗੀ ਬੇੜਾ ਭੇਜਿਆ, ਪਰ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਰੁਕਾਵਟ ਨਾ ਪਾ ਸਕਿਆ। 1622 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਉਰਮੁਜ਼ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਕਿਲ੍ਹੇ ਉਤੇ ਇਕ ਸਫਲਤਾ-ਭਰਪੂਰ ਹਮਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਈਰਾਨੀ ਫ਼ੌਜਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਗਏ। ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਉਰਮੁਜ਼ ਇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਾਂ ਮੰਡੀ ਨਾ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਵਪਾਰ ਗੋਂਬਰੂਨ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਰਾਹੀਂ ਈਰਾਨ ਦੇਸ਼ ਵੱਲ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਬੰਦਰ ਆਬਾਸ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਉਰਮੁਜ਼ ਉਤੇ ਹਮਲੇ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਤੋਂ ਨਾਂਹ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਪਰ ਜਦ ਕਿਲ੍ਹਾ ਜਿੱਤਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਝੱਟ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਮੰਗਿਆ। ਲਗਭਗ 1623 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਦੋਨੋਂ ਕੌਮਾਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਰੁਝੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਸਾਧਾਰਨ ਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਲਕ ਇਕ ਸ਼ਾਹੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿੰਨਾਂ ਚਿਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਕਾਇਮ ਸੀ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਉਹ ਠੀਕ ਵਰਤਾਉ ਦੀ ਆਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਧ ਲਾਭ ਸੀ, ਪਰ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਮੰਗ, ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਬੜਾ ਵਪਾਰਕ ਲਾਭ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼, ਕਿਉਂਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ

ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇ ਸਕਦੇ, ਇਸ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣਯੋਗ ਮਾਲ ਲਿਆਉਣ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸੀ। ਪਰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਦੀ ਮੰਗ ਘੱਟ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਉਪਜ ਨੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਟਾਕਰਾ ਕਰਨਾ ਆਰੰਭ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਅਤੇ 1655 ਤਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਸਿਲਕ ਖਰੀਦਣੀ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਗ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੱਛਮੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੱਕ ਵਪਾਰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸੂਰਤ ਇਕ ਕੇਂਦਰ ਸੀ। ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਬਹੁਤੀ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਜਦੋਂ ਉਥੇ ਵਪਾਰੀ ਸਥਿਤ ਹੋਏ, ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਹੀ ਸਾਰੇ ਗੁਜਰਾਤ, ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਬੜੋਚ, ਬੜੌਦਾ ਅਤੇ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਹੋਰ ਵੀ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਨੀਲ ਅਤੇ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨਾਲ ਗੂੜ੍ਹਾ ਤਾਲ-ਮੇਲ ਕਾਇਮ ਕਰ ਸਕਣ। ਪਹਿਲੋਂ ਪਹਿਲ ਯੂਰਪ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਨੀਲ "ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਵਸਤੂ" ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੀਘਰਤਾ ਨਾਲ ਬਿਆਨਾ ਦੇ ਨੇੜਿਉਂ ਮਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਉੱਤਰ ਵਲ ਆਗਰੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਥੇ ਦਾ ਮਾਲ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਮਾਲ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਸੀ। ਜਿਉਂ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਬਣੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਨੀਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਮੁਹਰਲੀ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ। ਐਪਰ, ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਧਿਆਨ ਇਕੋ ਵਸਤੂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਨਾ ਰਖਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਪਤਾ ਲਗਾ ਕਿ ਯੂਰਪ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਖਰੀਦੇਗਾ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਕੀਤੀ। ਇਸੇ ਲਈ ਅਸੀਂ 1620 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਸਮਾਣਾ (ਰਿਆਸਤ ਪਟਿਆਲਾ ਵਿੱਚ) ਅਤੇ ਬਿਹਾਰ ਦੇ ਨਗਰ ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਖਾਨੇ ਬਹੁਤੀ ਦੇਰ ਤਕ ਨਾ ਚਲ ਸਕੇ ਕਿਉਂਕਿ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਸੀ ਕਿ ਯੂਰਪ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਮੰਗ ਗੁਜਰਾਤ ਪੂਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਨੇ ਇਸ ਉਪਜਾਊ ਸਾਧਨ ਬਰਬਾਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਅਗਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਾਏਗਾ, ਤਾਂ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਵਧਣਾ ਅਵੱਸ਼ਕ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਆਗਰੇ ਦੇ ਨੇੜਿਉਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਕੱਪੜਾ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਵਧ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੇ ਡਿਪੂ ਵਜੋਂ ਲਖਨਊ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਖਾਨਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਸੂਰਤ ਆਗਰੇ ਵਿਚਲੇ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਕਾਰਿੰਦੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੇ ਮਾਲ ਦੇ ਫੇਰਿਆਂ ਨਾਲ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਕਈ ਵਾਰ ਲੰਘੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਗਭਗ ਉਥੇ ਕੋਈ ਵਪਾਰ ਨਾ ਕੀਤਾ, ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਲਈ ਕੋਈ ਖਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਹੀ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਅਹਿਮਦਨਗਰ ਦਾ ਰਾਜ ਫਤਿਹ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕਠੀ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਮੁਗਲ ਫੌਜ ਪਾਸ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਾਇਮ ਰਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਵਪਾਰ ਇੰਨਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ

ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਇਥੇ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਕ ਬਸਤੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਜਾਏ। ਮੁੱਢਲੇ ਮੰਤਵਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਮੰਤਵ ਸਿੰਧ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇਹ ਵਪਾਰ ਠੱਠ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸੀ, ਜਿਥੋਂ ਮਾਲ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਗੋਆ ਨੂੰ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ, ਜਿਹੜਾ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਸੀ, ਮੁੱਖ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੰਡੀ ਬਸਰਾ ਸੀ। ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਜਿਹੜੀ ਹੁਣ ਲੋਪ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਖਾੜੀ ਦੀ ਡੂੰਘਾਈ ਘੱਟ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਜਹਾਜ਼ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦੇ। ਸਥਾਨਕ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘੱਟ ਸੀ, ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਵਪਾਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਗਸ਼ਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਖੰਡ ਦੇ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ 1613 ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਯਤਨ ਨੂੰ ਨਿਸਫਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁਗਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾ ਆਪਣੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਾਂ ਫ਼ੌਜੀ ਤਾਕਤ ਉਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਧਮਕੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਉਹ (ਪੁਰਤਗਾਲੀ) ਬੰਦਰਗਾਹ ਛੱਡ ਜਾਣਗੇ। ਰਾਜਪਾਲ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਕਰ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਸੀ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਹਾਨੀ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਝੱਲ ਸਕਦਾ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। 1618 ਵਿੱਚ ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ "ਇਹ ਵਪਾਰ ਏਨਾ ਮਹਾਨ ਨਹੀਂ ਜਿੰਨਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਾ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਲਾਭ ਦੱਸਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੈ।" ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਬਰੀ ਅਯੋਗ ਵਸੂਲੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਨੁਕਸਾਨ ਪੁੱਜਾ। ਇਕ ਹੋਰ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਕੇਵਲ "ਚੰਗਾ ਕੱਪੜਾ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਖਿਡਾਉਣੇ" ਮਿਲਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਹੀ ਖਿੱਚਾਂ ਘੱਟ ਸਨ। ਡੱਚਾਂ ਨੇ 1631 ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਆਰੰਭ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਹ ਆਪਣਾ ਉੱਦਮ ਜਾਰੀ ਨਾ ਰੱਖ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਅਮਲੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ 1635 ਤੱਕ ਬਣੀ ਰਹੀ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਮਨ ਸ਼ਾਂਤੀ ਲਈ ਮੈਥਵੂਲਡ ਦੇ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਇਹ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਟੁੱਟ ਗਈ। ਉਸੇ ਸਾਲ ਨਵੰਬਰ ਵਿੱਚ ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਪਾਸ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਠਹਿਰਿਆ। ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਉਸਦੀ ਚੰਗੀ ਆਉ-ਭਗਤ ਕੀਤੀ, ਇਕ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚ ਵਾਪਸ ਸਿੰਧ ਆ ਗਏ ਅਤੇ ਲਗਾਤਾਰ 1652 ਤੋਂ ਉਹ ਬਾਕਾਇਦਾ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਰਹੇ। ਪਰ ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਮੈਂ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਪੱਧਰ ਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਸਿੰਧ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਈ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦਾ ਖਾੜੀ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ

ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਦਾ ਇਕ ਢੰਗ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿਲਕ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲਦੀ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਡੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਵੇਚ ਕੇ ਆਪਣੀ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਕਿਉਂਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰਨ ਵਪਾਰ ਦੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਲੱਭਣੇ ਪਏ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਿੰਧ ਦੇ ਸਫੈਦ ਕੱਪੜੇ ਨੂੰ ਇਕ ਪ੍ਰਬਲ ਥਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਈ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੀ ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਬਸਰੇ ਵਿੱਚ ਨਕਦ ਵਿਕਦਾ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸਿੰਧੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਲਾਇਆ, ਜਿਹੜਾ 1630 ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਜਿਵੇਂ ਹੁਣੇ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ, ਅਤੇ ਉਥੇ ਸਫੈਦ ਕੱਪੜਾ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਖੰਡ ਦਾ ਵਪਾਰ ਸੱਚਮੁਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੱਦਾਂ ਤੱਕ ਪੁੱਜ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੇਸ਼ ਗਰੀਬ ਸੀ ਅਤੇ ਅਤਿਆਚਾਰਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਦੁਖੀ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਵਧਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੰਧ ਸੂਰਤ ਦੀ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰੀ ਸੰਸਥਾਪਨਾ ਦਾ ਇਕ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਹਾਇਕ ਬਣ ਗਿਆ।

ਕੋਨਕਨ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਯਤਨ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਇਸ ਉੱਦਮ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਹੀ ਸਫਲ ਹੋਏ। ਤੱਟ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਖ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦੇ ਕਈ ਸਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੰਡਾ ਰਾਜਪੁਰ, ਡਾਭੋਲ ਅਤੇ ਰਾਜਾਪੁਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1636 ਵਿੱਚ ਕਾਇਮ ਹੋਈ ਇਕ ਹੋਰ ਵਿਰੋਧੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ, ਕੋਰਟੀਨਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ, ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹੋਰ ਅਗਾਂਹ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਭਟਕਲ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।[5] ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਵੈਨਗੁਰਲਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਾਰਖਾਨਾ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਗੋਆ ਦੀ ਮੌਸਮੀ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਸਦ ਪੁਚਾਉਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਇਸ ਰਾਹੀਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਸਚਾਈ ਇਹ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਬੀਜਾਪੁਰ ਦਾ ਰਾਜ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਮਿਲਦਾ ਸੀ, ਇਕ ਸੰਤੋਸ਼ਹੀਣ ਮੰਡੀ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਕੇਵਲ ਵੱਡਮੁੱਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਹੀ ਮੰਗਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲੇ ਦੇਣ ਲਈ ਇਸ ਪਾਸ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵਸਤੂਆਂ ਸਨ। 1659 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਤੱਟ ਦੇ ਇਸ ਭਾਗ ਵੱਲ ਹੋਰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਤਕੜਾ

5. ਕੋਰਟੀਨ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਲਗਭਗ 1636 ਤੋਂ 1646 ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਫ਼ਰਕ ਨਾ ਪਿਆ। ਕੇਵਲ ਏਨਾ ਫ਼ਰਕ ਪਿਆ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੁਰਾਣੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸੰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਲਾਹੇਵੰਦ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪੂੰਜੀ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਉਤਸਾਹਹੀਣ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀ ਕਹਾਣੀ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* (v. xxx, vi. xxi, vii. xx viii.x) ਅਤੇ ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਮਿਲਦੇ ਹਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰਕ ਖਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦਾ ਮਾਲ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੈਨਤਮ ਜਾਂ ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਕਾਰਨ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਭਾਰਤੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਮੰਗ ਹੋਈ ਤਾਂ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਦੂਰ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਕੋਚੀਨ ਅਤੇ ਕਾਲੀਕਟ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਭਾਲ ਕੀਤੀ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿੱਰੁਧ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਨਿਸ਼ਾਨਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਕ ਕਾਲੀਕਟ ਸੀ। 1604 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਵਿਚੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਕੱਢਣ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਜ਼ੈਮੋਰੀਨ ਨਾਲ ਇਕ ਗੱਠ-ਜੋੜ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਦੇ ਪਿੱਛੋਂ ਹੋਰ ਵੀ ਸਮਝੌਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਨਿਯਮਕ ਵਪਾਰ ਨਾ ਹੋਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1620 ਦੇ ਨੇੜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਹੋਰ ਵਪਾਰ ਦਾ ਯਤਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਹੋਇਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਆਇ ਤਿੰਨ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਜਾਏਗਾ, ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਦੋਨਾਂ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਤੱਟ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ, ਜਿਹੜੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਕੋਚੀਨ ਜਿੱਤਣ ਪਿਛੋਂ ਹੋਈ, ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਹੱਦ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

3. ਬੰਗਾਲ ਤੱਕ ਵਾਧਾ

ਹੁਣ ਸਾਨੂੰ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਪਹਿਲੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਤਿਗਨਾਪਟਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਤੱਕ ਫੈਲ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਇਥੇ ਪੁੱਜਣ ਤੋਂ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ, ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕ ਕਾਰਜ-ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਕ ਆਗਿਆ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ ਟ੍ਰਾਂਕੁਇਬਾਰ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ, ਜਿਹੜਾ ਸਾਡੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਬਣੀ ਰਹੀ। ਮੈਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਨਿਯਮਕ ਲਿਖਤੀ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਦਾ ਹੀ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਥੁੜ ਰਹੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਗ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਪਹਿਲੇ ਦੱਸਿਆਂ ਕਾਰਖ਼ਾਨਿਆਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਹੀਆਂ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਹਰ ਉਸ ਸ਼ਹਿਰ ਤਕ ਵਧੀਆਂ ਜਿਥੋਂ ਯੋਗ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉਤੇ ਮਾਲ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ। ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਗੁਆਂਢੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਮਾਲ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਵੀ ਇਹੀ ਅਮਲ ਅਪਣਾਇਆ, ਪਰ ਦੂਰ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਗੜਬੜਾਂ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਯਤਨ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕੀਤੇ ਸੌਦੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜੰਗ ਜਾਂ ਸ਼ਾਸਨਹੀਣਤਾ ਦੇ ਫੈਲਣ ਨਾਲ ਗੜਬੜ ਦਾ ਡਰ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦੁਰੇਡਾ ਦੱਖਣ ਇਕੱਲਾ ਹੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ 1645 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਤੂਟੀਕੋਰਿਨ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਕਿਆਲ, ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਲਾਇਆ, ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੇ ਗੁਆਂਢੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਅਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਖ਼ਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ

ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਨੈਗਾਪਟਮ ਦਾ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸ਼ਹਿਰ ਖੋਹ ਲਿਆ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਸੌਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਨੂੰ ਤੱਟ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਸਥਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਹਿੱਤ, ਦੁਰਾਡੇ ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਪੇਗੂ, ਅਰਾਕਾਨ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਨਾਲ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮੇਲ-ਜੋਲ ਦੀ ਆਸ ਸੀ। ਪਰ ਵਪਾਰਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਸਹਿ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਪੇਗੂ ਵਲੋਂ ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਨਿਰਾਸ਼ਤਾ ਹੋਈ, ਅਤੇ ਨਾ ਡੱਚ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਵਪਾਰ ਸਥਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋਏ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਨੇ ਸਮੇਂ- ਸਮੇਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਬਹੁਤ ਉਤਸ਼ਾਹ ਭਰਪੂਰ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਭੇਜੀਆਂ, ਪਰ 1655 ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਨੂੰ "ਬੇਲੋੜਾ" ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਹੀ ਇਕ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਖ਼ਤਮ ਵਰਗਾ ਹੀ ਦੱਸਿਆ। ਸਾਡੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਅਰਾਕਾਨ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਸੰਬੰਧ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇ, ਭਾਵੇਂ ਕਦੇ ਕਦਾਈ ਲੜਾਈਆਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਿਆ, ਪਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਚੌਲ ਅਤੇ ਗੁਲਾਮ (ਦਾਸ) ਦੋ ਚੀਜ਼ਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਿਵੇਂ ਅਸੀ ਅੱਗੇ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਬਟਾਵੀਆ ਵਿਚ ਬਹੁਤ ਲੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਜਿਹੜੀ ਸਾਨੂੰ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਵਸਤੂਆਂ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਮਿਲਦੀਆਂ ਸਨ।

ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਖਿੱਚਾਂ ਸਨ, ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਨਜ਼ਰੇ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦਿਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੱਟ ਉਤੇ ਪੁੱਜਣ ਦੇ ਕਈ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਤੱਕ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੋਨਾਂ ਨੇ ਇਸ ਪਾਸੇ ਕਿਉਂ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਦਾ ਉਤਰ ਸਥਾਨਕ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਂਤਮਈ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਹੋ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉਤੇ ਪੁੱਜਣਾ ਕਠਿਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। ਭਾਰਤੀ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ (ਅਖ਼ਬਾਰਾਂ) ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦੇ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਕੇਵਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਸੀ ਪਰ ਜਿਹੜੀਆਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਪੁੱਜ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਤੋਂ ਡਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਗੱਲਾਂ 1627 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਦੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚੋਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ, ਕਿ ਲਗਾਤਾਰ ਲੜਾਈਆਂ, ਵਿਦਰੋਹਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਆਮ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਕਰਕੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕੋਈ ਆਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦਰਅਸਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਦਸ਼ਾ ਮੰਦੀ ਸੀ। ਸਮੇ-ਸਮੇਂ ਅਸੀਂ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਨੂੰ ਬੰਗਾਲੀ ਮਾਲ ਲਿਆਉਣ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਆਸਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਾ ਹੋਈਆਂ ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਭਾਵ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਉੱਦਮ ਨੂੰ ਲਾਹੇਵੰਦ ਨਹੀਂ ਸਨ ਸਮਝਦੇ।

ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਤ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਸਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਹਿਚਕਚਾਹਟ ਜਿਹੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਦੋ ਨਦ-ਮੋਖੇ ਹਨ, ਇਕ ਮੇਘਨਾ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਹੁਗਲੀ।[6] ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਮੇਘਨਾ ਵਿੱਚ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀ ਸਨ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਤੇ ਆਬਾਦਕਾਰ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਗੁਜ਼ਾਰਾ ਵਪਾਰ ਦੀ ਲੁੱਟਮਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਅਰੱਕਾਨ ਦਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਆਪਣੇ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕੁਲ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਦਿੰਦੇ ਸਨ।[7] ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਮੱਤਭੇਦ ਵੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਪ੍ਰਤੱਖ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾਲ ਯੋਗ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਨੁੱਖਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲੁੱਟ ਦਾ ਮਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਫੜੇ ਗਏ ਕੈਦੀਆਂ ਨੂੰ ਗੁਲਾਮਾਂ ਵਜੋਂ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਮੇਘਨਾ ਅਤੇ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਹੋਂਦ ਦੀ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਗਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਨਦ-ਮੋਖੇ ਹੁਗਲੀ ਨੂੰ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਡਾਕੂਆਂ ਵਲੋਂ ਖ਼ਤਰਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਡਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਨੂੰ ਚੋਖੇ ਤਕੜੇ ਖ਼ਤਰੇ ਸਨ[8] ਅਤੇ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਲ ਲੈਣਾ ਕੋਈ ਲਾਲਸਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਵਪਾਰ ਲਗਭਗ ਸਾਰਾ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਦੀ ਹੱਦ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝ ਲਿਆ ਸੀ। 1618 ਵਿੱਚ ਸਰ ਟੋਮਸ ਤੋਂ ਜਿਸ ਨੇ 'ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਭੇਦਾਂ ਦੀਆਂ ਤੈਹਾਂ ਤੱਕ' ਜਾ ਪੁੱਜਾ ਸੀ ਨੇ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਠਹਿਰਨ ਤੋਂ

---

6. *ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ ਦੇ ਅੰਤਕਾ 'ਸੀ' ਵਿੱਚ ਸੋਲ੍ਹਵੀ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਹਵਾਲਿਆਂ ਵਿੱਚ,* ਮੈਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸ਼ਬਦ ਪੋਰਟੋ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਨਦ-ਮੋਖਾ ਲਿਖਣ ਦੇ ਕੁਝ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਹਨ। ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਕ ਚੰਗੀ ਮਿਸਾਲ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦੇ ਦੀ 1608 ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਅਰਾਕਾਨ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਹੜਾ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਰਾਂਡੇ ਦਾ ਹੂਫਸਟਡਟ ਜਾਂ ਮੁੱਖ ਸ਼ਹਿਰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਭਾਵ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਪੁਰਤਗਰਾਂਡੇ ਤੋਂ ਭਾਵ ਮੇਘਨਾ ਨਦ-ਮੋਖੇ ਦਾ ਭਾਵ ਸੀ (ਡੀ ਜੋਂਗੇ III 287)। ਇਥੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਨੂੰ ਡੱਚ ਛੋਟਾ ਬੰਗਲਾ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 'ਬੰਗਲਾ ਦਾ ਮਹਾਨ ਸ਼ਹਿਰ' ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਮਝਦੇ (ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਮਾਰਚ 19, 1644 ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ 6, 1645)
7. ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਿਲਚਸਪ ਬਿਰਤਾਂਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕੈਂਪੋਜ਼ 1607 ਦੇ ਸਾਲ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਲੁੱਟਮਾਰ ਦੇ ਆਰੰਭ ਦਾ ਸਾਲ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭਕ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਹ ਡਰ ਬਹੁਤ ਵਧ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਇਹ ਖ਼ਤਰਾ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਕਿ ਮੁਗਲ ਫ਼ੌਜਾਂ ਨੇ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ (ਕੈਂਪੋਸ, ਪੰਨਾ 81-87 ਅਤੇ 155-167)। ਇਹ ਵਿਵਰਣ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁਟੇਰੇ ਅਰਾਕਾਨ ਦੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਲੁੱਟ ਦੇ ਮਾਲ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਭਾਗ ਦਿੰਦੇ ਸਨ, ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਪੰਨਾ 128 ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਹਾਬੂਦਦੀਨ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੇ ਅਨੁਵਾਦ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।
8. 1620 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੋਇਆ ਮੈਥਵੂਲਡ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ "ਅਸੀਂ ਨਿਰੇ ਪਰਦੇਸੀ ਹਾਂ, ਤੱਟ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਜਹਾਜ਼ ਇੰਨੇ ਵੱਡੇ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੰਢਿਆਂ ਅਤੇ ਰੇਤ ਦੇ ਥਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣਾ ਬਹੁਤ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ (ਮੈਥਵੂਲਡ ਪੰਨਾ 1004) ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁਟੇਰੇ ਸਨ ਪਰ ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਬਿਨਾਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਦੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਪਟਨੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ "ਬੜੀ ਦੇਰ ਤੋਂ ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਗਸ਼ਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਸਨ, ਜਿਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਦੋ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਹਨ। ਇਕ ਦਾ ਨਾਂ ਗੋਲਈ (ਹੁਗਲੀ)[9] ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਦਾ ਪਿਪਲੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਥੇ ਰਹਿਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਤੋਂ ਲਾਈਸੈਂਸ ਲਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਗੋਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ ਜਿਥੇ ਉਹ ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।"

ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੇਘਨਾ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਬਣੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਅਰਾਕਾਨ ਤੋਂ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਥਨ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀਆਂ ਦਾ ਕਿੱਤਾ ਵਪਾਰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁੱਟ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਤੋਂ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਗਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਚਿਨ੍ਹ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। 1632 ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬਸਤੀਆਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਉਪਰੰਤ ਹੁਗਲੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਚਾਨਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦੇ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਡਰ ਖ਼ਤਮ ਹੋਣ ਸਾਰ ਹੀ ਮੁੜ ਵਪਾਰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਲਿਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੋਨਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਉੱਤਰ ਵਲ ਚਲ ਪਏ।

ਉੱਨਤੀ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਹੋਈ। ਪਹਿਲਾ ਉੱਦਮ ਕੱਟਕ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚਲੀ ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਪਾਣੀ ਦੇ ਰਸਤਿਆਂ ਦਾ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਅਗਾਂਹ 1634 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਬਾਲਾਸੋਰ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ। ਹੁਗਲੀ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਲਈ ਬਟਾਵੀਆਂ ਤੋਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਹੋਈਆਂ। ਐਪਰ ਇਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਆਰੰਭਿਕ ਤਜਰਬੇ ਉਤਸ਼ਾਹਜਨਕ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਸਾਰੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦੋ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਿਲੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਮਿੱਤਰਤਾ ਪੂਰਵਕ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਢਾਕਾ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਵਾਇਸਰਾਏ ਨਾਲ ਇਕ ਚੰਗਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਸਥਾਨਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਕਾਰਨ ਇਹ ਚਲ ਨਾ ਸਕਿਆ। 1636 ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਪਿਪਲੀ ਨੂੰ ਚਲੇ ਜਾਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਜਿੱਥੋਂ ਬੰਗਾਲੀ ਮਾਲ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਚਲ ਰਹੇ ਅਤਿਆਚਾਰ ਅਤੇ ਧੋਹਾ-ਖੋਹੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੋਨਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੀਤੀ ਉੱਤੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ। ਉਹ ਦਰਿਆ ਦੇ ਮੂੰਹ ਤੋਂ ਦੂਰ ਪਿਪਲੀ ਅਤੇ ਬਾਲਾਸੋਰ ਵਿੱਚ ਰਹੇ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੱਡਿਆਂ ਤੋਂ ਖ਼ਰੀਦਦਾਰ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਭੇਜਦੇ ਰਹੇ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਘੱਟ ਹੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵੱਲ ਵਧ ਧਿਆਨ ਦਿੰਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ

9. ਸਮਕਾਲੀ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਹੁਗਲੀ ਦਾ ਨਾਂ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਂ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਹੋਈ ਬਹਿਸ ਦਾ ਵਿਵਰਣ ਕੈਂਪੋਸ (ਪੰਨੇ 63-65) ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਅਸਲੀ ਪ੍ਰਾਰੰਭਕ ਕੰਮ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੀਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪਟਨਾ ਅਤੇ ਕਾਮ ਬਜ਼ਾਰ ਪੁੱਜ ਗਏ ਸਨ। ਮੈਂ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਹੁਗਲੀ ਆਉਣ ਦੀਆਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਦਾ ਠੀਕ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਪਰ ਇਹ ਸਮਾਂ 1645 ਅਤੇ 1650 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ।[10] 1645 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਜੇ ਵੀ ਪਿਪਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਸੰਬਰ, 1650 ਵਿੱਚ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਅਸੂਲਾਂ ਉਤੇ ਚਲਣ ਲਈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਸੋਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਜ਼ਮੀਨ ਲੈਣ ਲਈ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਸਾਲ 1615 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਮੰਡੀਆਂ ਉਤੇ ਹਾਵੀ ਰਹੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਾਮ ਬਾਜ਼ਾਰ ਤੋਂ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਪਟਨਾ ਤੋਂ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀਆਂ ਦਸੌਰੀ ਜਿਣਸਾਂ ਖ਼ਰੀਦੀਆਂ ਅਤੇ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਬਰੀਕ ਕਿਸਮ ਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਅਜੇ ਤੱਕ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਬਾਰੀਕ ਮਲਮਲ ਦੀ ਸ਼ੁਹਰਤ ਪੱਛਮੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਈ। ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਦਾ ਵੀ ਵਰਨਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਮਾਲ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਛੋਟੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਕੇ ਪਿਪਲੀ ਅਤੇ ਬਾਲਾਸੋਰ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲੱਦਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਐਪਰ ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਖ਼ਰਚ ਆਉਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਾਲ 1660 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਿਆ ਦੇ ਉੱਤਰ ਵਲ ਜਾਣ ਦੇ ਪ੍ਰਯੋਗਿਕ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਦਿੱਤੀ : ਇਸ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਸਰਗਰਮੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦਾ ਸਮਕਾਲੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਪਰ ਟੋਮਸ ਬੋਵਰੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਹੜਾ 1669 ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਉਹ ਤੀਹ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਲਈ ਬੰਗਾਲ ਨਾਲ ਲੜਦੇ ਰਹੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੋਵਰੇ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਬਾਲਾਸੋਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਸਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਸੀ, ਪਰ ਸਾਲ 1642 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ, ਜਦੋਂ ਡੈਨਮਾਰਕ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਨਾ ਆਏ, ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਗਵਰਨਰ ਨੇ ਉਥੋਂ ਦੇ ਵਾਸੀਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਹਿਰ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਕਾਬੂ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਢਾਹ ਦਿੱਤਾ। ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਅਗਲੇ ਬੇੜੇ ਨੇ ਬਸਤੀ ਉਜੜੀ ਹੋਈ ਦੇਖੀ ਅਤੇ ਸੈਨਾਪਤੀ ਨੇ ਮਜਬੂਰ ਹੋਕੇ

10. ਮੰਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨਾਲ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਦੀ ਲੜੀ ਅਪੂਰਨ ਹੈ। 1645 ਅਤੇ 1653 ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੀ ਕੇਵਲ ਇਕੋਂ ਜਿਲਦ 1648 ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਵਾਰਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਆਈਆਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਹ ਖੱਪਾ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਈ ਕਿਸੇ ਲਿਖਤ ਤੋਂ ਵੀ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ।

ਜੰਗ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਜੰਗ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਬਹੁਤਾ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਸਾਲ 1674 ਵਿੱਚ ਅਮਨ ਲਈ ਗੱਲਬਾਤ ਚਲ ਰਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਸੀਆਂ ਨੂੰ ਹੁਗਲੀ ਉੱਤੇ ਸਿਰਾਮਪੁਰ ਵਿੱਚ ਬਸਤੀ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਮਿਲ ਗਈ। ਇਸ ਝਗੜੇ ਦੇ ਮੁੱਢ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਅਤੇ ਜ਼ਹਿਰ ਦੇਣ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅਸੁਭਾਵਿਕ ਹੈ। ਪਰ ਭਾਵੇਂ ਅਸਲੀਅਤ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇ ਲੜਾਈ ਦੀ ਹਾਲਤ ਦੀ ਹੋਂਦ ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਬੰਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉੱਤੇ ਹਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਭਿੰਨ ਭਿੰਨ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਠੀਕ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਥਾਨਕ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਵਪਾਰ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਵਿਚੋਂ ਪੂਰਾ ਭਾਗ ਲੈਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਹੜੀ ਬਹਾਲੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਪਿੱਛੋਂ ਹੋਈ।

ਜਿਹੜੇ ਤੱਥ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉਹ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਗ ਉੱਤੇ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਫੈਲ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਸਿੰਧ ਤੋਂ ਬੰਗਾਲ ਤੱਕ ਦੇ ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਜਿਥੇ ਵੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਸੀ ਉਥੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਬੈਠੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁਚੇਤ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਬਿਹਾਰ ਅਤੇ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਆਮ ਆਵਾਜਾਈ ਸੀ। ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਉਹ ਬਹੁਤੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਵੜੇ, ਪਰ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਦੀਆਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮੰਡੀਆਂ ਇੰਨੀਆਂ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢੇ ਦੇ ਸੌਦਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾ ਪੈ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਭਾਰਤ ਦਾ ਹੋਰ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭਾਗ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈਆਂ ਨਵੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਹੇਠ ਸੀ। ਸਾਡੀ ਜਾਂਚ ਪੜਤਾਲ ਦਾ ਅਗਲਾ ਕੰਮ ਵਪਾਰਕ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਅਤੇ ਆਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਹੈ।

ਅਧਿਆਇ 2 ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ

ਖੰਡ 1 ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਗਰਮ ਮਸਾਲਾ ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਆਰੰਭਿਕ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੀਆਂ ਕਹਾਣੀਆਂ ਤੋਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਸਫ਼ਰ ਪਿਛੋਂ ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਰੂਰ ਹੀ ਲਿਖਿਆ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪੈਰੇ ਲਿਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। *ਹਾਊਟਮੈਨ* 1,ਪੰਨੇ 72-122 *ਰੈਨੀਵਾਈਲ*, ਪੰਨੇ 3, 369 (ਬੈਨਤਮ) ii I (ਜਾਵਾ) ii 2 220 (ਮੁਲਾਕਾਜ), ii 158 (ਐਚਿਨ), ii 371 (ਐਬੋਇਨਾ) ਡੀਜੋਂਗੇ, II 448, III 149, *ਟਰਪਸਟਰਗਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ* 1, *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ*, 3, 35, *ਪਰਚਾਜ਼* I. iii 153 (ਐਚਿਨ) 161 (ਬੈਨਤਮ) 194 (ਪਰੀਅਮਾਨ); *ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ*, 73, 74, 77, 84, 13, 148, 427 *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* 1, 18, 68, 77, ।275, 314, 336, iii 139 ਪੂਰਬੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰਾ ਇਕ ਆਮ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ : ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਦੇਖੋ ਪਰਚਾਜ਼ 1, iii 179, 180, iv 522 : *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* iii

22, ਜੌਰਡੀਨ, 234, 236, 303, 311 ਅਤੇ ਬੀਮਾਰੀ ਜਾਂ ਗੜਬੜ ਦੁਆਰਾ ਹਾਨੀਆਂ ਨਹੀ ਰੈਨੀਵਾਈਲ 1, 101, ਸਕੌਟ ਦਾ ਵਾਰਤਾਲਾਪ ਪਰਚਾਜ਼ 1, iii ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸੇ ਵਿੱਚ 1, III, 186 *ਮਿਡਲਟਨ* 19

ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਫੇਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਪੰਨਾ 17 ਤੇ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਹਨ : ਕੁਝ ਸੰਬੰਧਿਤ ਲਿਖਤਾਂ *ਡੀ ਜੌਂਗੇ* II ਪੰਨਾ 491 ਵਿੱਚ ਵੀ ਹਨ। ਅਤੀ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਇਕਾਗਰਤਾ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਅਣਗਹਿਲੀ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਜਿਵੇਂ II 1, 5 ਅਤੇ ਵਾਨ *ਡੀਜਕ* 29 ਦੇ ਕਈ ਪੈਰਿਆਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਆਰੰਭਿਕ ਬਸਤੀਆਂ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ* ਪੰਨਾ 34 ਉਤੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਪੁਲੀਕਟ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਬਾਰੇ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1, ਪੰਨਾ 69, *ਲਿਸਬਨ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1, ਪੰਨਾ 424 ਅਤੇ ਵਾਨ *ਡੀਜ਼ਕ* ਪੰਨਾ 20 ਦੇਖੋ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਬਾਰੇ ਪਰਚਾਜ਼ 1, III ਪੰਨਾ 315, 320 ਉਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ : ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* i ਪੰਨਾ xiii, ਅਰਮਾਗਨ ਵਿੱਚ ਉਹੀ III ਪੰਨਾ xiii ਅਤੇ ਪਾਸਿਮ ਮਦਰਾਸ ਵਿੱਚ ਉਹੀ 6 ਪੰਨੇ xxxvii) ਪੰਨਾ 153 ਦੇਖੋ।

ਖੰਡ 2 ਸੂਰਤ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਮਨੋਰਥ ਫਸਟ *ਲੈਟਰ ਬੁਕ* ਪੰਨੇ, 38, 114, 291 ਤੋਂ ਮਿਲ ਸਕਦੇ ਹਨ : ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਅਧਿਕਤਾ ਦਾ *ਡੀ ਜੌਂਗੇ* ਅਧਿਆਇ III, ਪੰਨਾ 120 ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਵਿਚੋਂ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਕੌਮਾਂ ਨੂੰ ਕੱਢਣ ਬਾਰੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿੜਤਾ ਦਾ *ਲਿਜ਼ਬਨ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਅਧਿਆਇ 1, ਪੰਨੇ 58 ਅਤੇ 444 ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਹੋਕਿਨ ਦੀ ਵਾਰਤਾ *ਪਰਚਾਜ਼* ਅਧਿਆਇ 1, iii, ਪੰਨਾ 206 ਅਤੇ *ਅਰਲੀ ਟ੍ਰੈਵਲਜ਼* ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 70 ਤੇ ਹੈ, *ਅਸੈਨਸ਼ਨ* (ਜਹਾਜ਼) ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਬਾਰੇ *ਪਰਚਾਜ਼* 1, iii ਪੰਨਾ 230, ਅਤੇ ਜੌਰਡੇਨ ਪੰਨਾ 124 ਦੇਖੋ। ਮਿਡਲਟਨ ਦੇ ਆਉਣ ਬਾਰੇ *ਪਰਚਾਜ਼* 1, III, ਪੰਨਾ 267 ਅਤੇ ਬੈਸਟ ਬਾਰੇ ਇਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ 1, 4, ਪੰਨਾ 458 ਦੇਖੋ। ਮੁਗਲਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜੰਗ ਬਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਜਿਵੇਂ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* III ਪੰਨਾ xxxvii, ਵਿੱਚ ਆਮ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ : ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ *ਫੈਰੀਆ ਜੀ ਸੌਸਾ*, iii ਪੰਨਾ 195 ਵਿੱਚ ਮਿਲੇਗਾ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਬਾਰੇ *ਟ੍ਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ*, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਅੰਤਕਾ 5 ਅਤੇ 6 ਦੇਖੋ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਮੁੱਖ ਲੇਖਕ ਹੈ। ਵਾਨਡੈਨ ਬਰੋਕੇ ਦੀ ਵਾਰਤਾ *ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* (ਰੈਨੀਵਾਈਲ vii ਪੰਨਾ 380) ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਵਰਤਮਾਨ ਹਾਲਤਾਂ ਜੋਰਡੇਨ ਵਿੱਚ ਪੰਨੇ 77, 103, ਅਤੇ ਪਰਚਾਜ਼ 1, iii ਵਿੱਚ ਮਿਡਲਟਨ ਅਤੇ ਡਾਊਨਟਨ ਦੀਆਂ ਵਾਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਵਿੱਚ 1 ਪੰਨਾ xi ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ : ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਦੇ ਪੰਨਾ 106 ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ 1624 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਵਪਾਰ ਦੀ

ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, vi ਪੰਨਾ 59 ਦੇਖੋ। ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਰੁਖ ਬਦਲਣ ਦੇ ਈਰਾਨੀ ਯਤਨਾਂ ਦਾ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ* ਨੰਬਰ 486 (1513-16 ਦਾ) ਅਤੇ ਨੰਬਰ 16 210 (1617-21 ਦਾ) ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਰੰਭਿਕ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਬਾਰੇ ਰੋ ਦੀ ਲਿਖਣ ਵਿੱਚ ਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1 ਪੰਨਾ xxv ਅਤੇ ii ਪੰਨਾ vii ਦੇਖੋ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਪੰਨਾ 137 ਦੇਖੋ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* x, 24, 46, 119 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਿਆਂ ਬਾਰੇ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਪਾਸਿਮ ਅਤੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਂਜ਼ ਸੂਰਤ* ਦਾ ਪੰਨਾ 74, 75 ਵੀ ਦੇਖੋ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਯਤਨ *ਪਰਚਾਜ਼* 1, iv ਪੰਨਾ 497 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ, ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਕਾਰ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, ਪੰਨਾ 12, 14 ਉਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, 1631 ਦੇ ਡੱਚ ਸਫ਼ਰ ਬਾਰੇ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 207 ਅਤੇ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1, ਪੰਨਾ 318 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਅਤੇ 1635 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਪੰਨਾ 117 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਊਣਤਾਈਆਂ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਦੀਆਂ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਜਿਲਦਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਜ਼ਿਕਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਬਸਤੀ ਬਾਰੇ ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ix, 116 ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ *ਟੈਵਰਨੀਅਰ* 1, ਪੰਨਾ 303 ਵਿੱਚ ਮਾਨੂਚੀ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 1, ਪੰਨਾ 57 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਸਿੰਧੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਬਾਰੇ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ (19 ਮਈ, 1643 ਅਤੇ 8 ਜੂਨ, 1658) ਦੇਖੋ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਦੀ ਜਿਲਦ 1 ਤੋਂ ਅਗਲੀਆਂ ਜਿਲਦਾਂ ਦੇਖੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੋਰਟੀਨਾਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਜਿਲਦ V ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ : ਵੈਨਗੁਹਲਾ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਬਾਰੇ 1637 ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਸਮੇਂ ਲਈ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਦੇਖੋ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਕੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਯਤਨ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* x, ਪੰਨਾ 233, 352 ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਕਾਲੀਕਟ ਨਾਲ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਗੱਲਾਂ-ਬਾਤਾਂ *ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* (ਰੈਨੀਵਾਈਲ V 20, VII ਪੰਨਾ 57) ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹਨ : ਸੰਧੀਆਂ *ਡੀ ਜੋਂਗੇ* III, ਪੰਨਾ 204, 278 ਵਿੱਚ ਹਨ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ* ਪੰਨਾ 146 ਦੇਖੋ। ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਬਾਰੇ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਜਿਲਦ 4 ਤੋਂ 6 ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, ਪੰਨਾ 76 ਦੇਖੋ।

ਪੈਰ 3 ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ*, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1,ਪੰਨੇ xxii v ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਕਿਆਲ ਅਤੇ ਟੂਟੀਕੋਰਿਨ ਲਈ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) 17 ਸਤੰਬਰ 1645, ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, vii, ਪੰਨਾ 252, ਪੰਨਾ 15 ਅਤੇ X, ਪੰਨਾ 218 ਆਦਿ, ਦੇਖੋ। ਪੇਗੂ ਬਾਰੇ ਆਮ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ix, ਪੰਨਾ 19, x ਪੰਨਾ 40

ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* 16 ਮਈ, 1661 ਦੇਖੋ। ਅਰਾਕਾਨ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਡੱਚ ਬਿਰਤਾਂਤ *ਡੀ ਜੋਂਗੇ* III ਪੰਨਾ 287 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ : *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਦੀਆਂ ਕਈ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਹਨ।

ਬੰਗਾਲ ਦੀਆਂ ਆਰੰਭਿਕ ਡੱਚ ਪੜਤਾਲਾਂ ਬਾਰੇ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* I, ਪੰਨੇ 63, 139, 246, 270 ਅਤੇ III ਐਲ 4, ਪੀ 4 ਦੇਖੋ। *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, 116 ਦੇਖੋ। ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁਟੇਰੇ ਆਮ ਵਿਸ਼ੇ ਹਨ : ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਰੌਚਿਕ ਬਿਰਤਾਂਤ *ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼* ਪੰਨਾ 118-152 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਜ਼ਿਕਰ ਹਨ। ਹੁਗਲੀ ਉੱਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, ਪੰਨੇ 14, 213 ਦੇਖੋ। ਹੁਗਲੀ ਦੇ ਹਾਰ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਬਾਰੇ *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1, ਪੰਨਾ 318 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਰੰਭਿਕ ਯਤਨਾਂ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* iv, ਪੰਨਾ xxx ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ, ਪੰਨਾ xxxvi,vi ਪੰਨਾ xii v ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਬਾਰੇ 1634 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ 8 ਫਰਵਰੀ, 12 ਜੁਲਾਈ, 1634, 10 ਜੂਨ, 1936 ਅਤੇ 14 ਮਾਰਚ 1637) ਦੇਖੋ। ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, viii ਪੰਨਾ 334 ਅਤੇ ix ਪੰਨਾ xxxi ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਹੈ। ਦਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚ x ਪੰਨਾ 408 ਦੇਖੋ।

ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਜੰਗ ਬਾਰੇ ਵੇਖੋ ਪੰਨਾ 181, ਅਤੇ ਮਾਸਟਰ 1, ਪੰਨਾ 318 ਵੀ ਦੇਖੋ। ਇਸ ਦਾ ਅੰਸ਼ ਮਾਤਰ ਜ਼ਿਕਰ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vii, ਪੰਨਾ 156 ਅਤੇ viii ਪੰਨਾ 174 ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਵਿੱਚ 6 ਮਈ ਅਤੇ 29 ਦਸੰਬਰ 1645 ਅਧੀਨ ਮਿਲੇਗਾ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ

1. ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀ

ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਦਾਖ਼ਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ ਉਸ ਦੇ ਮੁੱਖ ਚਿੰਨਾਂ ਦਾ ਆਮ ਗਿਆਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਬਹੁਤ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਮੁੱਖ ਵਸਤੂ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਹੁਤ ਛੋਟੇ ਭਾਗ ਦੀ ਉਪਜ ਸੀ। ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਹੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਇੰਨੀ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੁਝ ਵੱਖਰੇ ਲਾਭਾਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੰਨੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਉੱਤੇ ਵਧੇਰੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ।[1] ਨੀਲ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਧ ਤੋਂ ਵਧ ਪ੍ਰਚੂਨ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਪੱਛਮ ਵਲ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਚੂਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੀ। ਯੂਰਪੀ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਮੰਗ ਹੋਰ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ, ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਹੀ ਭਿੰਨ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਥੇ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਬਿਨਾਂ ਸਰਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੱਖਣੀ ਏਸ਼ੀਆ ਦੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮੰਗ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਲਈ ਰੱਖਿਆ, ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਲਈ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ।

---

1. ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ (18 ਦਸੰਬਰ 1646, 20 ਸਤੰਬਰ, 1648) ਅਤੇ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਹੋਰ ਹਵਾਲੇ ਜ਼ਾਹਿਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਸਮਾਟਰਾ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਪੈਸੇ ਪ੍ਰਤੀ ਪੌਂਡ ਵੱਧ ਸੀ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦਾ ਪੁਰਤਗਾਲ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣਾ ਇਕ ਸ਼ਾਹੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਸੀ। ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟ ਸਨ ਅਤੇ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਤੋਂ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਗੋਆ ਲਿਆਉਣੀ ਪੈਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਏਜੰਟਾਂ ਪਾਸ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਕੀਮਤ ਉੱਤੇ ਵੇਚਣੀ ਪੈਣੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਧੂ ਪਿਆ ਖ਼ਰਚ ਇਸ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਲਾਭਹੀਣ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। (ਹਾਊਟਮੈਨ 1, ਪੰਨਾ 105)

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਉੱਘਾ ਰੂਪ ਵਡਮੁੱਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਦੀ ਖੱਪਤ ਸੀ। ਇਹ ਗੱਲ ਅਸਥਾਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਰੋਮ ਦੀ ਸਲਤਨਤ ਦੇ ਪੂੰਜੀਦਾਰਾਂ ਦੇ ਮਨਾਂ ਵਿੱਚ ਗੜਬੜ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਇਹ ਤਾਂਘ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅੰਤੇ ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਦਾ ਕਥਨ ਕਿ "ਏਸ਼ੀਆ ਨੂੰ ਅਮੀਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਯੂਰਪ ਖੂਨ ਵਹਾਉਂਦਾ ਹੈ" ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਸਮਕਾਲੀ ਪੱਛਮੀ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਚਾਲੂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਖੱਪਤ ਅਨੁਕੂਲ ਸੀ, ਪਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਉਸ ਵੇਲੇ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਾਲਤਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਖੱਪਤਕਾਰ ਇੰਨੇ ਗਰੀਬ ਸਨ ਕਿ ਉਹ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦੇ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਉੱਚ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਅਮੀਰਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਸੀ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਭਾਵੇਂ ਨਾ ਮਾਤਰ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਨ, ਅਤੇ ਵਿਲੀਅਮ ਹੌਕਿਨਜ਼ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਅਨੁਸਾਰ "ਭਾਰਤ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਅਮੀਰ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਰੀਆਂ ਕੌਮਾਂ ਸਿੱਕਾ ਲਿਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਸਤੂਆਂ ਲੈਕੇ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਕਾ (ਧਨ) ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦਬਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ।"

ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਘੱਟ ਮੰਗ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁੱਖ ਆਯਾਤਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ। ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅਤੇ ਰੰਗ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਲੱਕੜੀਆਂ, ਘੋੜੇ ਅਤੇ ਹਾਥੀ, ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ, ਹਾਥੀ ਦੰਦ, ਮੂੰਗਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਮਾਲ, ਤਾਂਬਾਂ, ਸਿੱਕਾ, ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਪਾਰੇ ਦੀ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਜਿਹੜੀ ਅੱਜਕਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਦੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਮੰਗ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਿਲਾਸ ਦਾ ਮਾਲ ਅਤੇ ਫੁੱਟਕਲ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੀ ਕਦਰ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਮੰਗ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਵਪਾਰੀ ਇਹ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਚਾਂਦੀ ਜਾਂ ਸੋਨਾ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਹੁਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਹੀ ਆਉਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਪਾਰਾ ਚੀਨ ਤੋਂ ਵੀ ਆਇਆ, ਪਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪਾਰਾ ਲਿਜ਼ਬਨ ਤੋਂ ਅਤੇ ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਪੁੱਜਾ। ਸਿੱਕਾ, ਮੂੰਗਾ, ਵਧੀਆ ਗਰਮ ਕੱਪੜਾ, ਸਿਲਕਾਂ, ਮਖਮਲਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੱਪੜੇ, ਸ਼ਰਾਬ ਅਤੇ ਸਪਿਰਟ, ਸ਼ੀਸ਼ਾ ਅਤੇ ਦਰਪਨ (ਮੂੰਹ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ) ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਲਈ ਅਰਾਮ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਫੁਟਕਲ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਆਯਾਤਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਏਸ਼ੀਆ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀ ਜਿਹੜੇ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮਾਲ ਦੇਣ ਲਈ ਮੁੱਢਲੀ ਕਠਨਾਈ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ।

ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰੀਏ ਤਾਂ ਭਾਵੇਂ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਉੱਤੇ ਵੀ ਨਿਰਭਰ ਸਨ, ਪਰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਮੁੱਖ ਲੱਛਣ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਚੋਖੀ ਮਾਤਰਾ ਸੀ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਬਾਹਰ ਭੇਜਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਲ ਘੱਟ ਭੇਜਦੀਆਂ ਸਨ : ਕੈਂਬੇ[2] ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੀਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਭੇਜਦੀਆਂ ਸਨ : ਚੌਲ ਅਤੇ ਖੰਡ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਭੇਜੇ

2. ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੈਂਬੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਇਸ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪੁੱਜ ਸਕਦੇ। ਇਸ ਦਾ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਾਹਲੀ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਗੋਆ ਆਉਂਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਫਿਰ ਬੰਦਰਗਾਹੀ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਗੋਆ ਜਾਂ ਦਿਉ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲੱਦਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

ਜਾਂਦੇ ਸਨ; ਪੇਗੂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਰੰਗਿਆ ਹੋਇਆ ਸੂਤ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਨਿਰਯਾਤ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਜਿਵੇਂ ਸੁੰਢ, ਇਲਾਚੀਆਂ ਅਤੇ ਹਲਦੀ, ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਦਵਾਈਆਂ, ਲਾਖ, ਮੋਤੀ ਅਤੇ ਹੀਰੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਐਪਰ ਮਾਲਾਬਾਰ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਖੰਡਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਧਾਰ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਾਰੋਬਾਰ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਿਰੋਧੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਹੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਓਪਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲੈਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰੀ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕ ਖੰਡਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰਾ ਚਲਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਬਹੁਤ ਵੰਨ ਸੁਵੰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਵਾਲੇ ਨਾਂ (ਵਿਵਰਣ) ਕਈਆਂ ਬੋਲੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਸਨ, ਇਸ ਲਈ ਨਵੀਨ ਪਾਠਕਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਉਲਝਣ ਵਾਲੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਐਪਰ ਨਾਵਾਂ ਦੀ ਬਹੁਲਤਾ ਨੂੰ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸਾਦੀ ਦਰਜੇ ਬੰਦੀ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਅਤੇ ਮੈਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਮਲਮਲ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਾਕ ਜਾਂ ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਹੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਾਂਗਾ।

ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਲਗਭਗ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਾਰੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਪੋਸ਼ਾਕ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬਾਹਰ ਵੀ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਦਾ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕੋਰਾ ਸਫੈਦ, ਜਾਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਰੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਆਮ ਰਿਵਾਜ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ 12 ਤੋਂ 15 ਗਜ਼ ਲੰਮੇ ਅਤੇ ਪੌਣੇ ਗਜ਼ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਚੌੜੇ ਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਦੋਤੀਆਂ ਜਾਂ ਬਾਫਤੇ[1] ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਚੌੜੇ ਟੁਕੜੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰੀ ਚੌੜੇ ਬਾਫਤੇ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕੁਝ ਕੇਂਦਰਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਕਰੀ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ ਜਾਂ ਵੀਹ ਥਾਨਾਂ ਦੀ "ਕੋੜੀ" ਨਾਲ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਕੁਝ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਲੰਮੇ ਟੋਟੇ ਬੁਣੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਲੰਬਾਈ ਅਨੁਸਾਰ ਵੇਚੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦਾ ਲੱਠਾ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ, ਪਰ ਲੰਮੇ ਟੋਟੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬਣਦੇ ਸਨ, ਜਿਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰੀ ਗਜ਼ੀਆਂ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, (ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਭਾਰਤੀ ਗਜ਼ ਤੋਂ ਬਣਿਆ ਸੀ) ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਪੱਛਮੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਅਤੇ ਬ੍ਰਾਜ਼ੀਲ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੱਕ ਵਧਾ ਲਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਲਗਭਗ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਬ੍ਰਾਜ਼ੀਲ ਦੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਬਸਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਗ਼ੁਲਾਮ ਹੀ ਵਸਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਂਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਗਿਨੀ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਗ਼ੁਲਾਮ ਕੁਝ ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਵੀ ਵਰਤਦੇ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਗਿਨੀ ਦਾ ਮਾਲ, ਗ਼ੁਲਾਮਾਂ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਜਾਂ ਹਬਸ਼ੀਆਂ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਮਲਮਲ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਫ਼ਰਕ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਕੱਪੜੇ ਨੂੰ ਇਕ ਵਧੀਆ ਸੂਤੀ

---

1. ਦੋਤੀਆਂ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਲੱਕ ਦੁਆਲੇ ਬੰਨ੍ਹਣ ਵਾਲਾ ਕੱਪੜਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਰਥ ਨੂੰ ਹਿੰਦੀ ਵਿੱਚ "ਧੋਤੀ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਬਾਫਤਾ ਇਕ ਫਾਰਸੀ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਬੁਣਿਆ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਗੁਜਰਾਤ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧੋਤੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੀਆ ਕੱਪੜਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਮਹੱਤਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕਾ ਸੀ।

ਕੱਪੜਾ ਜਾਂ ਮੋਟੀ ਮਲਮਲ ਸ਼ੁਮਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੀ ਸ਼ੱਕ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲੋਂ ਮਲਮਲਾਂ ਪਤਲੀਆਂ ਅਤੇ ਹਲਕੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ, ਉਹ ਗਰਮ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਨਣ ਯੋਗ ਸਨ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਈਰਾਨ, ਅਰਬ ਅਤੇ ਮਿਸਰ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਪੈਦਾ ਕਰ ਲਿਆ, ਜਿਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਧੋਤੀਆਂ ਅਤੇ ਪੱਗੜੀਆਂ ਵਜੋਂ ਮੰਗ ਸੀ; ਪਰ ਮੇਰੇ ਲਈ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਿਕਾਸ ਭਾਰਤ ਲਈ ਨਵੇਂ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਭਾਗ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਪੁਰਾਣੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਬਜਾਏ ਮਿਸਰ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰੇ ਇਕ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਮੋੜ ਸੀ। ਮਲਮਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਹੀ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬਾਰੀਕ ਕੱਪੜੇ ਮਿਲਦੇ ਸਨ।

ਪੋਸ਼ਾਕ ਅਤੇ ਛਪੇ ਹੋਏ ਕੱਪੜਿਆਂ ਸਮੇਤ ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ ਕੱਪੜਿਆਂ ਛੀਂਟਾਂ, ਰੁਮਾਲਾਂ, ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੇ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਰੰਗਦਾਰ ਟੋਟਿਆਂ, ਕਢਾਈ ਵਾਲੇ ਮਾਲ, ਅਤੇ ਸਿਲਕ ਨਾਲ ਮਿਸ਼ਰਤ ਕਪੜਿਆਂ ਦੀ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮੰਗ ਸੀ ਅਤੇ ਹਰ ਮੰਡੀ ਦੀ ਆਪਣੀ-ਆਪਣੀ ਅਜੀਬ ਜਿਹੀ ਪਸੰਦ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਹੀ ਫ਼ੈਸ਼ਨ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਭੇਜੀ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਵਪਾਰਕ ਰਿਪੋਰਟ[4] ਵਿੱਚ ਵਿਲੀਅਮ ਫਿੰਚ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ "ਪ੍ਰੀਆਮਾਨ (ਸਮਾਟਰਾ) ਬੈਨਤਮ, ਮੁਲਾਕਾਜ਼ ਆਦਿ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਬਹੁਤ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀਆਂ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਣ ਦੀ ਕੋਈ ਹੱਦ ਨਹੀਂ।" ਡਾਕਟਰ ਟਰਪਸਟਰਾ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਮੁੱਢਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ 42 ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਮਾਲ (ਕੱਪੜੇ) ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ। ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬੀਜਕ ਵਿੱਚ ਜਿਹੜਾ 1619 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਜਾਵਾ ਗਿਆ 30 ਵੱਖਰੇ-ਵੱਖਰੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ : ਅਤੇ ਪੁਸਤਕ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਦਸ ਜਿਲਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 150 ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਰਜ ਹੈ। ਐਪਰ ਸਾਡੇ ਹੁਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਸ਼ਨਾਖਤ ਦਾ ਯਤਨ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ। ਇੰਨਾ ਹੀ ਜਾਣਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਵੱਖਰੀ-ਵੱਖਰੀ ਪਸੰਦ ਗੁਜਰਾਤ, ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੋਨਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਘੱਟ ਹੀ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਫੇਰ ਵੀ ਪੋਸ਼ਾਕ ਅਤੇ ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਵਪਾਰ ਦੇਸ਼ ਲਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ।

ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਇਕ ਖਾਨੇਦਾਰ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਅਜਿਹੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਹਰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਸਾਹਲੀ ਭੂ-ਖੰਡ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਨਾਂ, ਅਤੇ ਜਿਹੜਾ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਉਹ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਜਿਧਰ ਨੂੰ ਇਹ ਮਾਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਉਹ ਸਭ ਕੁਝ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਐਪਰ ਇਸ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੂਚਨਾ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਜਹਾਜ਼, ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਮੈਂ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਹੋਰ ਮਾਲ ਵੀ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਕਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੇ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਭੇਜੇ ਹੋਣ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਏ, ਆਮ ਵਪਾਰ ਉਹੀ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਮੈਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ।

---

4. ਰਿਪੋਰਟ ਜਿਹੜੀ ਕਿ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਜਿਲਦ i ਪੰਨਾ 28 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਉਸ ਤੇ ਕਿਸੇ ਦੇ ਦਸਤਖ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਪਰ ਡਬਲਿਯੂ ਫੌਸਟਰ ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਫਿੰਚ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਠੀਕ ਹੈ। (ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼) ਪੰਨਾ 123

ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਾਰੰਸ਼

ਸਾਹਲੀ ਭੂ-ਖੰਡ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ	ਮੁੱਖ ਨਿਰਯਾਤਾਂ	ਪੁੱਜਣ ਦੀ ਥਾਂ
ਸਿੰਧ-ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ	ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ (ਕੈਲੀਕੋ)	ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ, ਤੱਟਵਾਰ ਗੋਆ ਨੂੰ।
ਗੁਜਰਾਤ-ਕੈਂਥੇ ਗੋਗ੍ਹਾ, ਦਿਊ, ਸੂਰਤ	ਸੂਤੀ ਮਾਲ, ਸੂਤ, ਨੀਲ (ਯਾਤਰੂਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵੀ)	ਲਾਲ ਸਾਗਰ, ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ, ਐਚਿਨ ਤੱਟਵਾਰ ਗੋਆ ਨੂੰ।
ਕੋਨਕਨ-ਚੌਲ, ਡਾਬੁੱਲ, ਰਾਜਾਪੁਰ	ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਅਤੇ ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ ਮਾਲ ਕੁਝ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ (ਯਾਤਰੂਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵੀ)	ਲਾਲ ਸਾਗਰ, ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ, ਤੱਟਵਾਰ ਗੋਆ ਨੂੰ।
ਗੋਆ (ਭਟਕਲ, ਬਰਬਾਦ ਹੋਈ)	ਟ੍ਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ (ਛੋਟੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਵੱਡਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲੱਦਣ ਦਾ ਕੰਮ) ਕੁਝ ਸਥਾਨਕ ਨਿਰਯਾਤਾਂ	ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ, ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਿਜ਼ਬਨ, ਮਲਾਕਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ, ਲੰਕਾ
ਮਾਲਾਬਾਰ-ਕਾਲੀਕਟ, ਕੋਚੀਨ,ਹੋਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ	ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	ਕੋਚੀਨ ਤੋਂ ਲਿਜ਼ਬਨ ਅਤੇ ਲੰਕਾ ਅਤੇ ਮਾਲਾਕਾ ਨੂੰ ਕਾਲੀਕਟ ਅਤੇ ਛੋਟੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਤੱਕ।
ਦੱਖਣੀ ਤੱਟ-ਕੁਈਲੋਨ, ਟੂਟੀਕੋਰਿਨ, ਨੇਗਾਪਟਮ	ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ, ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਤੱਟਵਾਰ, ਨੇਗਾਪਟਮ ਤੋਂ ਮਾਲਾਕਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ।
ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ-ਦੱਖਣ-ਥੋਮ, ਪੁਲੀਕਟ ਸੇਂਟ	ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ, ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਤੇ ਮਲਮਲ, ਸੂਤ	ਮਾਲਾਕਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਐਚਿਨ, ਪੇਗੂ ਅਤੇ ਤਿਨਾਸੇਰਿਮ, ਤੱਟਵਾਰ ਗੋਆ ਅਤੇ ਮਾਲਾਬਾਰ ਨੂੰ।
ਉੱਤਰ-ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ	ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਅਤੇ ਮਲਮਲ ਸ਼ਿੰਗਾਰਮਈ ਮਾਲ, ਸੂਤ	ਮਾਲਾਕਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਐਚਿਨ ਪੇਗੂ ਅਤੇ ਟਿਨਾਸੇਰਿਮ, ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ, ਤੱਟਵਾਰ, ਉੱਤਰ ਅਤੇ ਦੱਖਣ।
ਗਿੰਗਲੀ ਤੱਟ-ਵਿਸਾਗਾਪਟਮ, ਬਿਮਲੀਪਟਮ	ਖਾਧ ਪਦਾਰਥ (ਚੌਲ ਅਤੇ ਤੇਲ ਵਾਲੇ ਬੀਜ)	ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਤੱਟਵਾਰ
ਬੰਗਾਲ-ਹੁਗਲੀ, ਪਿਪਲੀ, ਬਾਲਾਸੋਰ, ਚਿਟਾਗਾਂਗ	ਖਾਧ ਪਦਾਰਥ (ਚੌਲ ਅਤੇ ਚੀਨੀ) ਮਲਮਲ	ਪੇਗੂ ਅਤੇ ਤਿਨਾਸੇਰਿਮ, ਮਲਾਕਾ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ, ਐਚਿਨ ਤੇ ਦੂਰ ਤੱਕ ਤੱਟਵਾਰ ਵਪਾਰ।

ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਕਾਬਲ ਅਤੇ ਕੰਧਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੱਛਮ ਵੱਲ

ਜਾਂਦੇ ਦੋ ਧਰਤੀ ਦੇ ਰਸਤਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਵਪਾਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਸਿਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹੋਏ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਉਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਕੁਝ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਸਮੁੰਦਰ ਅਤੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਲਿਵੰਟ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੀਲ ਦਾ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਲੰਡਨ ਜਾਂ ਐਮਸਟਰਡਮ ਰਾਹੀਂ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੀਲ ਨਾਲ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਪਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਖ਼ਤਮ ਨਾ ਹੋਇਆ ਪਰ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਕਾਰ ਘੱਟ ਗਿਆ। ਕੰਧਾਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਉਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 500 ਟਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵਧ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਲਗਭਗ 3000 ਊਠ ਹਰ ਸਾਲ ਇਥੋਂ ਦੀ ਲੰਘਦੇ ਸਨ, ਪਰ 1615 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਜਦੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਮੁਗਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੜਾਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਈਰਾਨ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਰੁਕ ਗਈ ਤਾਂ ਇਹ ਗਿਣਤੀ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਹੋ ਗਈ। ਅਸੀ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਲਗਭਗ ਤੀਹ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਕੰਧਾਰ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਗਲਾਂ ਅਤੇ ਈਰਾਨੀਆਂ ਦੀ ਜੰਗ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਵਪਾਰ ਥਲ ਤੋਂ ਜਲ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦੇ ਪੱਤਰਾਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਰਸਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਬਹੁਤ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਲੜਾਈਆਂ ਕਾਰਨ ਅਸਥਾਈ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਉਤਰੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰ ਰਸਤੇ ਜਾਣ ਲਗ ਪਿਆ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਕਾਰ ਏਨਾ ਛੋਟਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਧੇ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਹੋਏ। ਸਾਨੂੰ ਆਪਣਾ ਧਿਆਨ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

2. ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ

ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਤੋਂ, ਜਿਹੜਾ ਹੁਣੇ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਇਹ ਸਹਿਜੇ ਹੀ ਸਮਝ ਆ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀ ਜਿਹੜੇ ਭਾਰਤੀ ਉਪਜ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਾਰਨ ਸਮੱਸਿਆ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਇਹ ਸਮਝ ਲਿਆ ਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ, ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਉਹ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਏ ਸਨ, ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਪਰ ਅਜੇ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਲੋੜੀਂਦੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਯੂਰਪ ਲਈ ਨੀਲ ਅਤੇ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਆਏ ਤਾਂ ਇਹੋ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਉਤਪੰਨ ਹੋਇਆ। ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨੇ ਮੁੜ ਇਹੋ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਉਤਪੰਨ ਕੀਤਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਿਲਕ ਦਾ ਮੁੱਲ ਜਾਂ ਭਾਰਤੀ ਉਪਜ ਰਾਹੀਂ ਅਤੇ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ, ਜਿਵੇਂ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਰਾਹੀਂ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ

ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਉਪਜ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਲੋੜ ਸੀ, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਨਾਲ ਖਰੀਦਣੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਭਾਰਤ ਲਈ ਹੀ ਨਹੀ ਸਗੋਂ ਸਾਰੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਇਲਾਕਿਆਂ ਲਈ, ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਮਾਲ ਲਈ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੱਲ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਯੂਰਪੀ ਮਾਲ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਲੈ ਜਾਇਆ ਜਾਏ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਚੁਕਾਉਣ ਲਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਸੀ, ਤਾਂ ਤਿੰਨ ਹੋਰ ਉਪਾਓ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ - ਕੀਮਤੀ ਧਾਤਾਂ ਭੇਜਣੀਆਂ, ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚੋਂ ਉਧਾਰ ਲੈ ਕੇ ਧਨ ਇੱਕਠਾ ਕਰਨਾ, ਜਾਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਲਾਉਣੀ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪੂਰਬੀ ਉਪਜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਭੇਜਣੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੇ-ਵੱਖਰੇ ਰਾਹਾਂ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਵਧ ਤੇ ਕਿਤੇ ਘਟ ਸਫ਼ਲਤਾ ਹੋਈ। ਅਤੇ ਜਿਹੜਾ ਵਪਾਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵਧਿਆ ਉਹ ਇੰਨਾ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੇ ਜੋੜ ਨਾਲ ਹੋਇਆ।

ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਮੰਗ ਘਟ ਸੀ। ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਚੋਖੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਲਗਭਗ ਹਰ ਵਸਤੂ ਲੈ ਕੇ ਗਏ, ਪਰ ਅਣਗਿਣਤ ਨਿਰਾਸ਼ਤਾਵਾਂ ਹੋਈਆਂ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਤਜਰਬੇ ਪਿਛੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਅਲੋਪ ਹੋ ਗਈਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਕਣ ਯੋਗ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੋ ਗਈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਲੋਹੇ ਤੋਂ, ਸਵਾਏ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆ ਹੀ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਮਲਾਇਆ ਉਪਦੀਪ ਦੀ ਉਪਜ ਨਾਲ ਕਲੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦੀ, ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਲਨ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਭੇਜਣਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਇਕ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਵਪਾਰ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਾਰੀ ਤਜਰਬਾ ਹੋ ਗਿਆ ਤਾਂ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੱਕ ਲਗਭਗ ਸੰਕੋਚਿਤ ਹੀ ਬਣ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵਾਧਾ ਘਾਟਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਭੰਡਾਰ ਅਤੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ (ਕੀਮਤੀ ਧਾਤਾਂ) ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਜਹਾਜ਼ ਕੇਵਲ ਕੁਝ ਗਰਮ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਟੋਟੇ, ਕੁਝ ਸਿੱਕਾ, ਕੁਝ ਪਾਰਾ ਅਤੇ ਸਿੰਗਰਫ, ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦਾ ਹੋਇਆ ਮੂੰਗਾ ਅਤੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਤੱਟ ਤੋਂ ਹਾਥੀ ਦੰਦ, ਤਲਵਾਰਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਫਾਲ ਜਾਂ ਚਾਕੂ ਛੁਰੀਆਂ, ਅਤੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵੇਚਣ ਯੋਗ ਸਿੰਗਾਰਮਈ ਮਾਲ ਹੀ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕੁਲ ਮੁੱਲ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ, ਨੀਲ, ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਆ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਲਈ ਲੋੜੀਦਾ ਹੋਰ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਬਿਲਕੁਲ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੀ।

ਆਰੰਭਿਕ ਤਜਰਬੇ ਨੇ, ਜਿਸ ਨੇ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਮਾਲ ਵਿਕਣ ਦੀ ਅਸੰਭਾਵਨਾ ਸਥਿਰ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਵੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਭੇਜਣ ਨਾਲ ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਕਠਨਾਈਆਂ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਪੈ ਜਾਏਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਰਤ ਨਕਦੀ ਵੱਟੇ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਨੂੰ ਸਦਾ ਹੀ ਤਿਆਰ ਸੀ। ਐਪਰ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ

ਦੇ ਨੀਤੀਵਾਨਾਂ ਅਤੇ ਪੂੰਜੀਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲਦਿਆਂ ਵਰਤਮਾਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿੰਗਰ ਆਧਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਆਮ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਕੱਟੜਤਾ ਤੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਸ਼ਕਤੀ ਮਿਲਦੀ ਸੀ। ਜਿਹੜੇ ਵਪਾਰੀ ਕੀਮਤੀ ਧਾਤਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ ਉਹ ਦਰਅਸਲ ਟੌਮਸ ਮੂਨ ਨਾਲ ਇਹ ਦਲੀਲ ਬਾਜ਼ੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਧਨ ਆਏ ਤਾਂ ਇਹ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੋਣਗੀਆਂ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਆਮ ਕੱਟੜਤਾ ਖ਼ਤਮ ਨਾ ਹੋਈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਹੋਂਦ ਬਾਰੇ ਗੰਭੀਰ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਪਿਆ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਕੇਵਲ ਉਨਾ ਹੀ ਸੋਨਾ ਚਾਂਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ-ਪੱਤਰ (ਚਾਰਟਰ) ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਆਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਜਿਹੜਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਉਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਲਾਗੂ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੂਰਬੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚ ਕੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਘਾਟਾ ਪੂਰਾ ਹੋ ਸਕੇ। ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਵੀ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਆਲੋਚਨਾ ਤੋਂ ਨਾ ਬਚ ਸਕੀ। 1618 ਵਿੱਚ 'ਟਾਵਰ' ਦੇ ਸ਼ਾਹੂਕਾਰਾਂ ਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਘਾਟ ਬਾਰੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘਾਟੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ। 1620 ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਿਵੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਵਿਚਾਰਿਆ; ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਹੋਇਆ ਕਿ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਫ਼ੀ ਚਾਂਦੀ ਮੁੜ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾਏ : 1622 ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਟੈਰਕਟਾਂ (ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਾਂ) ਦੀ ਇਕ ਜੰਗ ਹੋਈ, ਅਤੇ 1624 ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹਿਸ ਕਾਰਨ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਰੋਕ ਲਏ ਗਏ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਕ ਝਗੜੇ ਦਾ "ਦ੍ਰਿਸ਼" ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਸਦਾਂ ਦੀਆਂ ਭਾਵਨਾਵਾਂ ਕਾਫ਼ੀ ਸੰਘਰਸ਼ਵਾਦੀ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬਿਆਂ ਦੇ ਹੁੰਦਿਆਂ ਕੋਈ ਹੈਰਾਨੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕੀਮਤੀ ਧਾਤਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਭਵ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ ਇਸ ਦੇ ਆਰੰਭਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੈਂਦੀ। 1609-10 ਵਿੱਚ ਜਾਵਾ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਹੋਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਗਰਮ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਉਪਜਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ : "ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਧਨ ਬਾਹਰ ਭੇਜਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅਸੀਂ ਵਪਾਰ ਚਲਾ ਸਕੀਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਨ ਹੀ ਸਾਰੀਆਂ ਇੱਛਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ" ਜਦੋਂ ਕਿ 1628 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭ ਨੂੰ ਘਟ ਦੱਸਿਆ ਕਿ, "ਜੇਕਰ ਸੋਨਾ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀ ਲਗਾਤਾਰ ਇੱਛਾ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਸਾਡੀ ਸਲਾਹ ਨਾ ਮੰਨੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਲਾਗਤ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਏਗੀ।" ਐਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਯਤਨਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਹੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਮਿਲੀ, ਅਤੇ ਇਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਜਿੰਨਾ ਸੋਨਾ ਚਾਂਦੀ ਬਾਹਰ ਭੇਜਿਆ ਜਾ

ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਉਠਾਇਆ ਜਾਏ।

ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਕੁਝ ਚੰਗੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਲੋਕ ਸਭਾ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਇਕ ਬੇਨਤੀ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ "ਨਾ ਹੀ ਹਾਲੈਂਡ ਤੇ ਵੈਲੀਸ਼ੀਆ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜੈਨੋਆ ਵਾਲੇ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਐਨੇ ਉਤਾਵਲੇ ਹਨ", ਅਤੇ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਚਾਈ ਨਾ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਬਿਨੈਕਾਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਹਿਣ ਦਾ ਹੀਆ ਕਰਦੇ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਆਪਣੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਆਧਾਰ ਕਰਕੇ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਬਣੀ ਹੋਈ ਸੀ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਬਲ ਸ਼ਕਤੀ ਵਾਲਾ ਧੜਾ ਸੀ; ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਲੰਡਨ ਦੀ ਪਾਰਲੀਮੈਂਟ ਉਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸਾਹਸੀਆਂ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪਰ ਅੰਤਰ ਕੇਵਲ ਇਕ ਦਰਜੇ ਦਾ ਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸੌਦਿਆਂ ਉਤੇ ਮਾਇਕ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ, ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾਏ ਜਿਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਧਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਮੋਚਾ ਤੱਕ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਧਨ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤਾ ਲਈ ਲੋੜ ਸੀ। ਅਮਲੀ ਸਿੱਟਾ ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੋਚਾ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਹੋਈਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਸਾਧਨ ਲੱਭਣ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਲਾਉਣਾ ਸੀ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਜੁਗਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਜੁਗਤ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਉਧਾਰ ਲੈਣ ਦੀ ਸੀ। ਉਸ ਉਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ। ਪਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਪੂੰਜੀ ਸੀਮਿਤ ਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਦਰ ਉੱਚਾ ਸੀ।[5] 1625 ਅਤੇ 1650 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 12 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਆਜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਇਹ ਦਰ ਘੱਟ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ 6 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਦੇ ਘਾਟੇ ਦੇ ਸੌਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਇਹ ਘਾਟਾ ਅਸਥਾਈ ਸੀ, ਅਤੇ 1659 ਵਿੱਚ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਵਿਆਜ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਵੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਚਾਲੂ ਦਰ 18 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ, ਪਰ ਲਗਭਗ 1630 ਤੋਂ 1640 ਤੱਕ ਜਦੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਾਖ ਨੀਵੀਂ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ 24 ਤੋਂ 36 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਆਜ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਆਗਰੇ

5. ਇਥੇ ਲਿਖੇ ਗਏ ਅੰਕੜੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਮਾਸਕ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਗਿਣੇ ਗਏ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਦਰ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਕਿ, ਇਕ ਡੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਉੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਚਾਰ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਹੀਨਾ ਦੇ ਦਰ ਨਾਲ ਉਧਾਰ ਦਿੰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਜਿਹੜੇ ਲੋਕਾਂ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਏ ਕਿ ਉਹ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਵਿੱਚ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀ ਸੂਤ ਲੈਂਦੇ ਸਨ (*ਬੀਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗਾਂਗ* ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 510 ਵਿੱਚ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ) 1641 ਦੇ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲ ਦੇ ਲਿਖਾਰੀ ਨੇ ਜਦੋਂ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਵਿਆਜ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਕਰਜ਼ਾ ਬਾਕੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਹਿੰਦਾ, ਅਭਿਲਾਸ਼ਾ ਲਿਖ ਦਿੱਤੀ ਕਿ "ਰੱਬ ਕਰੇ ਕਿ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਪੂੰਜੀ ਨਾਲ ਨੇਕ ਵਪਾਰ ਕਰੇ" (*ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ*, 26 ਦਸੰਬਰ, 1641 ਕੋਰੋਮੰਡਲ)

ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ 9 ਤੋਂ 24 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਚਕਾਰ, ਸਿੰਧ ਵਿਚ 15, ਬੰਗਾਲ ਵਿਚ 36 ਅਤੇ ਕੋਂਕਨ ਤੱਟ ਉੱਤੇ 13½ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਿਆਜ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਅਜਿਹੇ ਦਰ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਲਈ ਲੱਕ ਤੋੜਵੇਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਹੈਰਾਨ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਕਿ ਤਜਰਬਾ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਿੱਛੋਂ ਦੋਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉਧਾਰੇ ਧਨ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਬੜੇ ਸਾਧਨ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਉਹ ਕਰਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਅਮਲ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੱਕ ਤਿਆਗ ਸਕੇ ਪਰ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਰੜੀਆਂ ਰੋਕਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਵਿਚੋਂ ਕਰਜ਼ਾ ਲੈਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਇੰਨ੍ਹਾਂ ਰੋਕਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ। ਪਰ, ਇਹ ਲੋੜ ਸਦਾ ਹੀ ਤੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਹ ਢੰਗ ਇੰਨਾ ਮਹਿੰਗਾ ਸੀ ਕਿ ਸੰਕਟ ਕਾਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾ ਸਕਦਾ।

3. ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ

ਯੂਰਪੀ ਸਾਮਾਨ ਅਤੇ ਧਨ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਘਾਟੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕ ਉਪਾਉ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਸੀ ਵਾਧੂ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਉਣਾ, ਨਵੇਂ ਯਤਨ ਕਰਨੇ ਤਾਂ ਜੋ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜਣੇ, ਪਰ ਪੂੰਜੀ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਭੇਜਣੀ। ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਲਾਭਾਂ ਦਾ ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਨੇ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਨੇ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਤੁਸੀਂ ਬਾਹਰ ਭੇਜ ਰਹੇ ਹੋ "ਉਸ ਨਾਲ ਕਦੇ ਇਹ ਵਪਾਰ ਨਹੀਂ ਚਲੇਗਾ, ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕਰਕੇ ਇਸ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।" ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਉਸ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਮਿਲੇਗੀ। ਇਸ ਢੰਗ ਉੱਤੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਅਮਲ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਉਚਿਤ ਅਵਸਰਾਂ ਅਤੇ ਸਾਧਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਮਲ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਇਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਅਸਚਰਜ ਘਟਨਾ ਬਣ ਗਈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਵਪਾਰੀ ਯੂਰਪ ਲਈ ਪੂਰਬੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਆਏ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਪੂਰਾ ਤਾਣ ਲਾਉਣਾ ਪਿਆ, ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਏਸ਼ੀਆ ਦੀ ਇਕ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣਾ ਪਿਆ, ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕੋਈ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਇਸ ਜੁਗਤ ਜਾਂ ਉਪਾਉ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਬੀਜ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ "ਬਸਤੀਵਾਦੀ ਸਿਸਟਮ" ਕਿਹਾ ਗਿਆ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਮਹਾਨ ਡੱਚ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ, ਕੋਇਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਸਿਸਟਮ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਆਪਣੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਭਰਵੇਂ ਵਿਕਾਸ ਨਾਲ ਚਾਲੂ ਹੋ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ (ਮੈਮੋਰੈਂਡਮ) ਵਿੱਚ ਜਿਹੜਾ ਉਹ ਸਾਲ 1623 ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਲਈ ਛੱਡ ਗਿਆ, ਨਿਰਾ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਉੱਤੇ ਹੀ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ, ਸਗੋਂ ਸਾਰੀ

ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ "ਕਈ ਹਜ਼ਾਰ ਗੁਲਾਮਾਂ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ਿਆਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ" ਤਾਂ ਜੋ ਅੰਦਰੂਨੀ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਆਮਦਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭ ਦੁਆਰਾ ਪੂੰਜੀ ਆਪਣੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾ ਸਕੇ" ਅਤੇ ਪੂੰਜੀ ਦੇ ਹਰ ਸਾਲ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।[6] ਇਨ੍ਹਾਂ ਆਧਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਕੁਝ ਵਿਕਾਸ, ਦਰਅਸਲ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਮੁਲਾਕਾਜ਼, ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਤਾਰਮੂਸਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਕੋਇਨ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਅਭਿਲਾਸ਼ੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਹੋਏ ਲਾਭ ਉੱਤੇ ਹੀ ਨਿਰਭਰ ਰਹੇ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਕੋਲ ਕੋਈ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਕ ਕਬਜ਼ੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਸਤੀਵਾਦੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ।

ਇਹ ਦੇਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਸੀ, ਇਹ ਸੁਭਾਵਿਕ ਸੀ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਰਾਹ ਚੁਣੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਧਾਤਾਂ ਛੇਤੀ ਤੋਂ ਛੇਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਣ। ਸਮਾਟਰਾ ਅਤੇ ਬੋਰਨੀਓ ਵਰਗੇ ਕੁਝ ਦੀਪਾਂ ਵਿਚੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਸੋਨਾ ਮਿਲਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਸੋਨਾ ਖਰੀਦਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੋ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰਾਂ ਦੇ ਮੁਨਾਫਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜੇ ਸੋਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਅਸਲੀ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਗਈ। ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੋਨੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਾਮਾਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਲਾਲ ਸਾਗਰ, ਚੀਨ ਅਤੇ ਜਾਪਾਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਯੂਰਪ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵੱਲ ਇਸ ਕਾਰਨ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਏ ਕਿ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਨਕਦੀ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ : ਮੋਚਾ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਵਿਕਣ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਰਤਨ ਲਈ ਡੁਕਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਿੱਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਸਨ : ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਘੋਰ ਔਕੜਾਂ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਸ ਉੱਤੇ ਸਥਿਰ ਰਹਿਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਦੇ ਇਸ ਪੱਖ ਲਈ ਮਹੱਤਤਾ ਦੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਉਚਿਤ ਗਵਾਹੀ ਹੈ। ਐਪਰ, ਬਹੁਤੀ ਮਾਤਰਾ ਜਾਪਾਨ ਅਤੇ ਚੀਨ ਤੋਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਮਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਮਲੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਉੱਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਥਾਂ, ਆਪਣੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਪਾਰਕ ਭਾਗ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਸਾਈਪਰਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਨਾਲ ਦੂਜੇ ਦਰਜੇ ਹੀ ਸੀ।

6. ਇਹ ਹਵਾਲਾ ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ 1622-24 ਨੰਬਰ 243 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਾਰਾਂਸ਼ ਵਿਚੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਥੇ ਡੱਚ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਉਲਥਾ "ਅੰਦਰੂਨੀ" ਆਮ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਮਾਲ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਸਲੀ ਵਪਾਰ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਕੋਇਨ ਦੇ ਬਸਤੀਵਾਦੀ ਨੀਤੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਡੀ ਜੋਂਗੇ, ਅਧਿਆਇ III, ਪੰਨਾ 269 ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਾਪਾਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਉਪਜ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਬਦਲੇ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਲੋੜ ਸੀ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੂ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ 1611 ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਗਏ "ਅਣਜਾਣੇ ਮਿੱਤਰਾਂ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀਆਂ" ਦੇ ਨਾਂ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਵਿਲੀਅਮ ਐਡਮਜ਼[7] ਨੇ ਇਸ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਇਥੇ ਹਾਲੈਂਡ ਤੋਂ ਚਾਂਦੀ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼ ਦੇ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜ ਪਏ ਉਥੇ ਲਈ ਜਪਾਨ ਪਾਸ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਸੋਨਾ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਹੈ।" ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਕਥਨ ਬਾਰੇ ਤਜਰਬੇ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗ ਗਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਜਪਾਨੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯੋਗ ਮਾਲ ਮਿਲ ਸਕੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਵੱਖਰੀ ਹੀ ਸੀ। ਯੂਰਪੀ ਮਾਲ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਵਿਕਦਾ ਸੀ, ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਨਿਰੇ ਅਨੋਖਾਪਨ ਵਜੋਂ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਬਹੁਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਚਾਂਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਢੰਗ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ, ਚਮੜਾ ਅਤੇ ਖੱਲਾਂ ਲਿਆਉਣਾ ਸੀ। ਪਿਛੋਂ ਲਿਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਸਿਆਮ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵਿਕ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸੇ ਆਧਾਰ ਉਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋ ਗਿਆ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਸਿਆਮ ਨੂੰ, ਉਥੋਂ ਚਮੜਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖੱਲਾਂ ਜਪਾਨ ਨੂੰ ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਚਾਂਦੀ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ[8], ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਏਗਾ, ਭਾਰਤੀ ਚਮੜੇ ਦਾ ਵੀ ਲੈਣ ਦੇਣ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਜਪਾਨ ਲਈ ਮੁੱਖ ਮਾਲ ਲਗਾਤਾਰ ਸਿਆਮੀ ਮੰਡੀਆਂ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਰਿਹਾ।

---

7. ਐਡਮਜ਼ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਈ ਸਾਲ ਲਈ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ, ਉਹ ਪੂਰਬ ਵਲ ਡੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਦਾ ਇੱਛਕ ਬਣ ਗਿਆ, ਅਤੇ 1558 ਵਿੱਚ ਉਹ ਡੱਚ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬੇੜੇ ਦੇ ਮਲਾਹ ਵਜੋਂ ਦਾਖਲ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਿਹੜਾ ਬੇੜਾ ਦੱਖਣੀ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਰਾਹ ਨੂੰ ਚਲਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਫ਼ਰ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਐਡਮਜ਼ ਜਾਪਾਨ ਵਿੱਚ ਉਤਰਿਆ। ਕੁਝ ਦੇਰ ਲਈ ਉਹ ਜੇਲ੍ਹ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਮਿਹਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ, ਉਸ ਨੂੰ ਭੱਤਾ ਮਿਲ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵੱਸ ਗਿਆ। ਜਦੋਂ ਸਾਲ 1610 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਜਾਪਾਨ ਪੁਜੇ, ਤਾਂ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰ-ਵਿਵਹਾਰ ਐਡਮਜ਼ ਨੇ ਹੀ ਕਰਾਇਆ, ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਵਿੱਚ ਲੱਗ ਗਿਆ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਪੱਤਰ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਉਹ ਪਰਚਾਜ਼ ਜਿਲਦ 1 ਅਧਿਆਇ III ਪੰਨਾ 125 ਅਤੇ ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਜਿਲਦ 1 ਪੰਨਾ 42 ਵਿੱਚ ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਲਈ ਉਸ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਬਾਰੇ ਰੈਨੀਵਾਈਲ ਅਧਿਆਇ 7, ਪੰਨਾ 149 ਦੇਖੋ।
8. ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਾਪਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸੋਨੇ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਲਿਖਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਨਿਰਯਾਤ ਸਾਲ 1665 ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਹੋਈ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਤਾਇਵਾਨ ਦੇ ਖੁੱਸ ਜਾਣ ਕਰਕੇ ਮੁੱਖ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਥੋੜ੍ਹਾ-ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸੇ ਸਾਲ ਦੇ 25 ਅਪ੍ਰੈਲ ਦੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ, ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹਾ ਬਹੁਤ ਸੋਨਾ ਲਗਾਤਾਰ ਜਾਂਦਾ ਰਿਹਾ। 1640 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਖਦੇ ਹੋਏ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ "ਜਪਾਨੀ ਚਾਂਦੀ ਅਤੇ ਚੀਨੀ ਸੋਨੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ (*ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, ਜਿਲਦ 6, ਪੰਨਾ 279)

ਐਪਰ, ਜਪਾਨ ਦੀ ਮੁੱਖ ਮੰਗ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਇਸ ਵਸਤੂ ਦਾ ਲਿਆਉਣਾ ਚੀਨੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਅਤੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਸਿੱਧਾ ਚੀਨੀ ਵਪਾਰੀ ਚੀਨੀ ਸਮਰਾਟ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਡੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਚੀਨ ਤੋਂ ਖੁਲਮ ਖੁਲ੍ਹਾ ਸਿਲਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਿਆ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਉਹ ਹਿੰਦ-ਚੀਨ ਤੋਂ ਲਿਆ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਲਿਆਏ ਵੀ। ਉਥੋਂ ਉਹ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ, ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਪਹਿਲੇ ਖਰੀਦੀਆਂ ਸਨ, ਦੇ ਬਦਲੇ ਸਿਲਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ ਵੀ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ, ਪਰ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਨਾ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਲਈ ਜਪਾਨੀ ਮੰਡੀ ਦਾ ਖੁਲ੍ਹਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ (ਰਸਾਲੇ) ਗੁੰਮ ਹਨ। ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1641 ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਮੂਨਾ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਸਾਲ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਬੰਗਾਲੀ ਸਿਲਕ ਬਹੁਤ ਮੋਟੀ, ਮਹਿੰਗੀ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਜਾਪਾਨੀ ਮੰਡੀ ਲਈ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। 1646 ਤੱਕ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵਰਣਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ 1653 ਵਿੱਚ ਲੜੀ ਮੁੜ ਚਾਲੂ ਹੋਈ, ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰ ਪੂਰੇ ਜ਼ੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਉਸ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਜਪਾਨ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਬੰਗਾਲੀ ਸਿਲਕ ਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਿੱਛੋਂ ਦੇ ਇੰਦਰਾਜ ਵੀ ਇਹੋ ਕੁਝ ਦੱਸਦੇ ਹਨ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕਿਧਰੇ ਨਿਸ਼ਾਨ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਲਈ ਇਸ ਨਵੀਂ ਮੰਡੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਉੱਦਮ ਕਰਕੇ ਖੁਲ੍ਹ ਗਈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਦੋਂ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਚਾਂਦੀ ਮਿਲੀ, ਤਾਂ ਚੀਨ ਅਤੇ ਹਿੰਦ-ਚੀਨੀ ਨੇ ਸੋਨਾ ਦਿੱਤਾ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਵਪਾਰੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ, ਸੰਦਲ ਦੀ ਲੱਕੜੀ, ਰੰਗ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਲੱਕੜੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਸਤੂਆਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਹੀ ਭਾਰਤ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਨਾਲ ਖਰੀਦ ਦੇ ਸਨ ਦੇ ਬਦਲੇ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ। ਫਾਰਮੂਸਾ ਵਿੱਚ ਤਾਇਵਾਨ ਦੀ ਡੱਚ ਬਸਤੀ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਸੀ ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਦਾ ਕਾਰਖਾਨਾ ਇਸ ਦੇ ਰਾਜਪਾਲ ਅਧੀਨ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਮਾਲ ਵਧੇਰੇ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਤਾਇਵਾਨ ਤੋਂ ਸਿੱਧਾ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸੋਨਾ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਨੂੰ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਮੰਗ ਘੱਟ ਗਈ ਸੀ।[9] ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕਾਇਆ ਕਲਪ ਹੋ ਗਈ। ਯੂਰਪ ਲਈ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਸਿੱਧੀ ਖਰੀਦ ਆਰੰਭ

9. ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, 1640 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਲਈ ਤਾਇਵਾਨ ਤੋਂ 2,000,000 ਗਿਲਡਰਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਇਕੱਲੇ ਸੂਰਤ ਨੇ 1,000,000 ਗਿਲਡਰਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ (*ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* 6 ਦਸੰਬਰ 1640, 31 ਜੁਲਾਈ 1641) ਇਸ ਸਮੇਂ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਡੱਚ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਹਾਲੈਂਡ ਤੋਂ ਲਗਭਗ ਉਨਾਂ ਹੀ ਧਨ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਜਿਨਾਂ ਇਕੱਲੇ ਸੂਰਤ ਨੇ ਤਾਇਵਾਨ ਤੋਂ ਮੰਗਿਆ ਸੀ (ਰੀਅਲੀਆ III ਏਡਰਲੰਡਸੇ ਰੀਲਡ ਈਸ")

ਕਰਕੇ, ਉਹ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਾਰੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਵਣਜ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖਜ਼ਾਨਾ ਭਰਨ ਵੱਲ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਕੇਵਲ ਸੋਨਾ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਬਦਲੇ ਹੀ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋਇਆ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵੀ ਇਹੋ ਢੰਗ ਅਪਣਾਇਆ, ਪਰ ਦੂਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੰਦਿਸ਼ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਅਵਸਰਾਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਰਖਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਉਠਾਏ ਸਨ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧੀ ਵੀ ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਨੇ ਹੀ ਸਫ਼ਲ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਇਕ ਬਹੁਤ ਬੜਾ ਭਾਗ ਵੰਡਣ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਡੇ ਦੱਖਣੀ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਵਣਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰ ਗਏ ਸਨ।[10]

4. ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ

ਭਾਰਤ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ ਉਹ ਦੋ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਨ। ਇਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਨਵਾਂ ਸਿੱਧਾ ਵਪਾਰ ਸਥਿਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਤੇ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਅਤੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਨਾਲ ਪੁਰਾਣੇ ਸਥਿਤ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਤਰਮੀਮਾਂ ਕੀਤੀਆਂ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਬਾਕੀ ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ, ਮੈਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਉਤੇ, ਦੂਜੇ ਹੋਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਾਂਗਾ। ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲਾ ਵਿਕਾਸ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਕ ਵੱਖਰਾ ਅਧਿਆਇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।

ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਆਯਾਤਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਵਰਣਨ ਯੋਗ ਪਰਿਵਰਤਨ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਵੀਂ ਮੰਗ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਦੀ ਖੱਪਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੇ ਵਾਧੇ ਹੋਏ ਹੋਣ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਗੱਲ ਸ਼ੰਕਾਜਨਕ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਆਮ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ।[11] ਵਧੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ ਸਾਰਾ ਹੀ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਨਵੀਂ ਰੂਪ-ਰੇਖਾ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ

10. 1658 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦਾ ਸੋਨੇ ਦਾ ਧੂੜਾ ਅਤੇ ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਸਿੱਧਾ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਣ ਦੇ ਖਿਆਲ ਨਾਲ ਗਨਿਆਨਾ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਖਰੀਦ ਕੇ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਭੇਜਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਵਾਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਸ ਉਪਾਉ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। (*ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਜਿਲਦ* 10 ਪੰਨਾ 141, 296, 398)।
11. ਇਸ ਕਥਨ ਦੀਆਂ ਮਸਾਲਾਂ ਅਧਿਆਇ 5 ਵਿੱਚ ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਢੰਗ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਾਰਾ ਜਾਂ ਲੌਂਗਾਂ ਵਰਗੇ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਉਤਾਰ-ਚੜ੍ਹਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਹਾਨੀ ਜਾਂ ਲਾਭ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਅਤੀ ਕਠਿਨ ਹੈ।

ਵਿੱਚ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਆਯਾਤ-ਖੱਪਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਕੁਝ ਸਥਾਨਕ ਸਾਧਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕ ਯਤਨ ਸੀ। ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਹਿੱਤ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਉਤੇ ਬਹਿਸ ਅੱਗੇ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਲਿਖਾ-ਪੜ੍ਹੀ ਕੇਵਲ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਮੰਗਾਂ, ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਉਤੇ ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਕੀਮਤਾਂ ਉਤੇ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਨਵੇਂ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ, ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਲਗਾਤਾਰ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ ਅਤੇ ਉਪਰਲੀਆਂ ਸ਼ਰੇਣੀਆਂ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗੀਆਂ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਵਰਤਮਾਨ ਸੁਹਜ-ਸੁਆਦ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਧੂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਮਾਣੀਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ 'ਖਿਡਾਉਣੇ' ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਇਸ ਸ਼ਾਖਾ ਲਈ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੈ।

ਇਹ "ਖਿਡਾਉਣਾ" ਵਪਾਰ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਮੰਗਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਲੋੜ ਸੀ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਦਭਾਵਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਲਾਚਾਰ ਸਨ। ਕੋਈ ਬੇਨਤੀ ਵੀ ਇਕ ਢੁੱਕਵੇਂ ਚੜ੍ਹਾਵੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਭੇਜੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾ ਸਕਦੀ : ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਰਿਵਾਜ ਸੀ ਕਿ ਚੜ੍ਹਾਵੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ "ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ" ਦੇ ਹੋਣ। ਇਸ ਲਈ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਯੋਗ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇਣੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੋਹਣਾ ਪਿਆ; ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਸ਼ਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਯਾਤ ਹੋਏ ਕੁਝ "ਖਿਡਾਉਣੇ" ਚੜ੍ਹਾਵਿਆਂ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਵੇਚੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਦੇ ਖਿਡਾਉਣੇ ਵਪਾਰੀ ਆਪ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਨ : ਪਰ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਦਾ ਸਾਧਨ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਹਿਲਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਮੰਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਣ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣਗੇ। ਸਾਲ 1609 ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਗਈ ਮੁਗਲ ਅਧੀਨ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਰਿਪੋਰਟ ਗਰਮ ਕੱਪੜੇ, ਪਾਰਾ, ਸਿੰਗਰਫ਼, ਸਿੱਕਾ, ਕਲੀ, ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਅਤੇ ਤਲਵਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਫਾਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਆਯਾਤ ਬਾਰੇ ਕਥਨ ਉਪਰੰਤ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਲਦੀ ਹੈ :-

"ਨਵੇਂ ਸ਼ਰਾਬ ਪੀਣ ਵਾਲੇ ਗਲਾਸਾਂ ਵਿਚੋਂ, ਮਠਿਆਈ ਲਈ ਭਾਂਡਿਆਂ ਵਿਚੋਂ, ਪਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਅਤੇ ਭਿੰਨ ਭਿੰਨ ਕੀਮਤਾਂ ਵਾਲੇ ਮੂੰਹ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਵਿਚੋਂ (ਪਰ ਛੋਟੇ ਛੋਟੇ ਖਿਡਾਉਣੇ ਨਹੀਂ) ਕੁਝ ਯੋਗ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਚੰਗੇ ਲਾਭ ਤੇ ਵੇਚੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਮੈਂ ਸੱਚ-ਮੁਚ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਕੁਝ ਚੰਗੇ ਮੂੰਹ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਬਾਦਸ਼ਾਹ (ਜਹਾਂਗੀਰ) ਬਹੁਤ ਪਸੰਦ ਕਰੇਗਾ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਕੁਝ ਸੋਹਣੇ ਨਵੇਂ ਖਿਡਾਉਣੇ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਘੱਟ ਹੀ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਤਸੱਲੀ ਦੇਣਗੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਪਾਸ ਇਕ ਅਣਗਿਣਤ ਖਜ਼ਾਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸੰਸਾਰੀ ਧਨ ਜਾਂ ਦੌਲਤਮੰਦੀ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਹੈ।"

ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੀ ਸਵੈ-ਜੀਵਨੀ ਦੇ ਪਾਠਕ ਮੰਨਣਗੇ, ਕਿ ਇਹ ਤਸਵੀਰ ਬਹੁਤ ਹੱਦ

ਤੱਕ ਠੀਕ ਹੈ। ਸਮਰਾਟ ਸਗੋਂ ਲਿਖਾਰੀ ਦੇ ਖੁਦ ਦੱਸਣ ਨਾਲੋਂ ਅੰਤਰੀਵ ਮੁੱਲ ਵੱਲ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਉਹ ਨਵੀਨਤਾ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਖਿਆਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਡੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ, ਵਾਨ ਰੈਵਸਟੇਨ ਨੇ ਵੀ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਇਹੋ ਕਹਾਣੀ ਦੱਸੀ। ਉਸ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਮਹਾਨ ਮੁਗਲ ਲਈ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਣ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੁਦਰਤੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਮਹਾਨ ਮਾਨਵਰ ਹਸਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ, ਸਜਾਵਟ ਵਾਲੇ ਫਰੇਮਾਂ ਵਿੱਚ ਜੜੇ ਹੋਏ ਆਦਮੀ ਦੇ ਕੱਦ ਦੇ ਮੂੰਹ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੀਸ਼ੇ, "ਵਧੀਆ ਸ਼ਿਕਾਰੀ ਤੇ ਕੁੱਤੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਤਕੜੇ ਕੁੱਤੇ ਜਿਹੜੇ ਸ਼ੇਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰ ਸਕਣਗੇ", ਇਤਿਆਦਿ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਅਦਭੁਤ ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਪੁਰਾਤਨ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮਾਹਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ।

ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਸੁਹਜ-ਸੁਆਦ ਦੀ ਤ੍ਰਿਪਤੀ ਲਈ ਆਪਣਾ ਪੂਰਾ ਤਾਣ ਲਾਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸੇ ਦੀ ਮਿਹਰਬਾਨੀ ਉਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਦੀ ਸਫਲਤਾ ਨਿਰਭਰ ਸੀ, ਪਰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗ ਗਿਆ ਕਿ ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਸਨ। ਸ਼ਾਹੀ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵੀ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਯੋਗ "ਖਿਡਾਉਣੇ" ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਣ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ। ਇਸ ਮਨੋਰਥ ਲਈ ਉਹ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਕਿ ਆਯਾਤ ਮਾਲ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ੀ ਲੈਣ ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਆਪਣੀ ਲੋੜ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਆਪਣੀ ਮਨ ਮਰਜ਼ੀ ਦੇ ਭਾਅ ਤੇ ਲੈ ਲੈਣ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਝਗੜੇ ਦਾ ਵੱਡਾ ਕਾਰਨ ਵੀ ਅਸਾਧਾਰਣ ਤੌਰ ਤੇ ਦਿਲ ਖਿੱਚਵੇਂ ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਲਾਭ ਹੀ ਸੀ। ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ 1617 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਖੁਰੱਮ ਪਿਛੋਂ (ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ) ਨੇ ਕਾਬੂ ਕਰ ਲਏ ਅਤੇ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਂ ਹੇਠ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇ। ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ, ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਕਾਰਜ-ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵੇਲੇ ਸੂਰਤ ਆਉਂਦਾ ਸੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਤਸਵੀਰ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਹੋ ਗਏ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਤਾਂ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਗੁੱਸਾ ਚੜ੍ਹਿਆ ਕਿ "ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕੋਈ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਜਿਹੜਾ ਸ਼ਾਹੀ ਦੂਤ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਗਿਆ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਕੋੜੇ ਮਾਰੇ ਗਏ" ਅਤੇ "ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਫਰਮਾਨ ਰਾਜਪਾਲ ਕੁਮੁਲਖਾਨ, ਇਸਾਕਬੇਗ ਅਤੇ ਜਗਾਤੀਏ ਦੇ ਨਾਂ ਵੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਹ ਚਾਬਕ ਪਸੰਦ ਨਾ ਕਰਨ ਤਾਂ ਹਰ ਇਕ 1000 ਰੁਪਿਆ ਜਰਮਾਨਾ ਦੇਵੇ।"[12] ਪੱਤਰ ਦੇ ਲੇਖਕ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਿਰ ਦੋਸ਼ ਥਪਿਆ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਚੂੰਗੀ-ਚੋਰੀ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਖ਼ਤ ਤਲਾਸ਼ੀ ਦੀ ਧਮਕੀ ਦਿੱਤੀ। ਉਸ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਸੀ ਕਿ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਤਸਵੀਰਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਸੁਗਾਤ ਵਜੋਂ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਲਾਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਹਾਨੀ ਹੋਵੇ।

12. "ਹਾਦੀ" ਅਹਦੀ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ (ਸਾਮਤਰਬੰਦ) ਮੁਗਲ ਸਿਪਾਹੀ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ (ਆਈਨ, ਉਲਕਾ 1, ਪੰਨਾ 249) "ਚਾਬਕਟ" ਘੋੜੇ ਦੇ ਚਾਕ ਤੋਂ ਭਾਵ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਈ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ (ਜਿਵੇਂ ਟਰਾਇਰ ਦਾ ਸੂਰਤ ਦੇ ਜੁਗਾਤਖਾਨੇ ਬਾਰੇ ਬਿਰਤਾਂਤ (1,ਪੰਨਾ 47) ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਦੇ ਮਨ ਪਸੰਦ ਹਥਿਆਰ ਵਜੋਂ ਆਇਆ ਹੈ।

ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਖੁਰੱਮ ਆਪ ਇਹ ਤਸਵੀਰ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਭੇਟਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਉਹ ਤਖ਼ਤ ਉੱਤੇ ਬੈਠਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸੁਆਦ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਮਾਨ ਹੋਏ। ਉਸ ਦੇ ਆਪਣੇ ਰਾਜ-ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਸੁਗਾਤਾਂ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੋਖੀਆਂ ਹੋਣੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ ਅਤੇ 1643 ਦੇ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਲਾਲਟੈਨ ਚੁਪ ਚਾਪ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਭੇਟਾ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਇਕ ਅਜੀਬ ਕਹਾਣੀ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਇਸੇ ਕਹਾਣੀ ਵਿੱਚ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਦਾਰਾ ਸ਼ਕੋਹ ਦੇ ਕਰੋਧਮਈ ਰਵੱਈਏ ਦੀ ਝਲਕ ਵੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ।

ਉਸ ਵੇਲੇ, ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ "ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ" ਦੀ ਇਕ ਲਗਾਤਾਰ ਸਪਲਾਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਬਣ ਗਈ ਸੀ। ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਕੋਈ ਘੱਟ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। 1634 ਵਿੱਚ ਬਖਸ਼ੇ ਗਏ "ਸੁਨਹਿਰੀ ਫਰਮਾਨ" ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਮਸ਼ਹੂਰ ਰਿਆਇਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ 6000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ਿਵਾਲਿਆਂ ਵਰਗੇ ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ 20000 ਰੁਪਏ ਹੋਵੇਗੀ, ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ, ਅਤੇ ਫਰਮਾਨ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਵ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਫਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਵੀ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਫਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕੁਝ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤਾਂ[13] ਦਿੱਤੀਆ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਲੋੜ ਦਾ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਭਵ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1643 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 20,000 ਰੁਪਏ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਹਾਥੀ, ਘੋੜੇ, ਲਗਭਗ ਪੰਜ ਹੰਡਰਡਵੇਟ ਵਜ਼ਨ ਦੇ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਸਜਾਵਟੀ ਸ਼ਮਾਦਾਨ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਸੰਦਲ ਦੀ ਲੱਕੜੀ ਅਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਵੀ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਸੂਚੀ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਸੁਹਜ-ਸੁਆਦ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸਨ, ਅਤੇ 1639 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਹੁਤਾ ਖ਼ਰਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ ਜੋ ਕੁਝ ਉਹ ਠੀਕ ਸਮਝਣ ਲੈ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਨਜ਼ਰਾਨੇ "ਅਰਬੀ ਘੋੜਿਆਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲੰਮ-ਕੰਨੇ ਕੁੱਤਿਆਂ, ਆਇਰਲੈਂਡ ਦੇ ਤਾਜ਼ੀ ਕੁੱਤਿਆਂ ਅਤੇ ਦਰਿਆਈ ਪਿਸਤੀ ਕੁੱਤਿਆਂ, ਮੂੰਹ ਦੇਖਣ ਵਾਲੇ ਬੜੇ-ਬੜੇ ਸੋਹਣੇ ਸ਼ੀਸ਼ਿਆਂ, ਸੋਹਣੇ ਗੁਲਾਨਾਰੀ ਟੋਟਿਆਂ, ਕਿਰਮਚੀ ਅਤੇ ਜਾਮਣੀ ਸਾਟਨਾਂ, ਪਾਰਲੀਮੈਂਟ ਦੀ ਵਰਦੀ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਵੱਡੀ ਤਸਵੀਰ, ਇਕ ਚੰਗੇ ਚਮੜੇ ਦੇ ਕੋਟ, ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਦ੍ਰਿਸ਼ਮਈ ਅਤੇ ਬਹੁਪੱਖੀ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਧਾਤ ਗੋਲਿਆਂ ਦੀ ਇਕ ਬੜੀ ਜੋੜੀ ਅਤੇ ਇਕ ਵਧੀਆ ਹਲਕੀ ਸੰਜੋਆ, ਹੋ ਸਕੇ ਤਾਂ ਜਿਹੜੀ ਬੰਦੂਕ ਨੂੰ ਬੰਦੂਕ ਦੀ ਗੋਲੀ ਨਾ ਵਿੰਨ ਸਕੇ, ਆਦਿ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸੁਝਾਉ ਅਯੋਗ ਲੱਗਣ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪੂੰਜੀ ਭਾਵੇਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਲਾਈ ਜਾਏ ਜਾਂ ਬਹੁਤੀ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦੇਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ।" ਦੱਖਣ

---

13. ਸੁਨਹਿਰੀ ਫਰਮਾਨ ਦਾ ਮੂਲ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਅਨੁਵਾਦ ਕੁਝ ਅੰਤਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸਮਕਾਲੀ ਭਾਵ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਸਮਰਾਟ ਲਈ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, 1670 ਦੇ ਅਨੁਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵੀ "ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ, ਪਰ 1676 ਦੇ ਅਨੁਵਾਦ ਵਿੱਚ "ਵਸਤੂਆਂ" ਜਾਂ "ਚੰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ" ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਅਨੁਵਾਦ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲੀ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਤੋਹਫ਼ਾ ਸ਼ਬਦ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਭਾਵ ਉਸ ਸਮੇਂ "ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ" ਜਾਂ "ਖਿਡਾਉਣੇ" ਹੋਵੇਗਾ। ਤਿੰਨੇ ਹੀ ਅਨੁਵਾਦ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 5, ਪੰਨਾ 14 ਵਿੱਚ ਛਪੇ ਹੋਏ ਹਨ।

ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਦਾ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤਾ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਿਸ ਨਾਇਕ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਅਰਮਾਗੋਨ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ, ਉਸ ਨੇ ਦਰਅਸਲ ਤੋਪ ਵਰਗੀ ਇਕ ਲਾਭਦਾਇਕ ਵਸਤੂ ਦੀ ਸੁਗਾਤ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ "ਕੁਝ ਕੀਮਤੀ ਖਿਡਾਉਣੇ" ਜਿਵੇਂ ਮਖਮਲ, ਬੇਲ ਬੂਟੇਦਾਰ ਰੇਸ਼ਮੀ ਕੱਪੜੇ, ਟਾਫਦਾ ਇਕ ਜਾਪਾਨੀ ਲਿਖਣਵਾਲਾ ਮੇਜ਼ ਅਤੇ ਕੋਈ "ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਖਿਡਾਉਣੇ" ਜਿਹੜੇ ਮਿਲ ਸਕਦੇ ਹੋਣ ਵੀ ਦੇਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਨ। ਮਦਰਾਸ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਉਥੋਂ ਦੇ ਹਾਕਮ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਚੰਗੇ ਘੋੜੇ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਬਾਜ਼, ਬਾਂਦਰ, ਤੋਤੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲੈਣਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ ਸਾਰੇ ਪੂਰਬੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿਚ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਗੰਭੀਰ ਮਹੱਤਤਾ ਦਾ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਕਿਸੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਚੁਣੇ ਹੋਏ "ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ" ਦਾ ਦੇਣਾ ਮੁੱਢਲੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਅੱਜ ਸਿਆਣਾ ਪ੍ਰਚਾਰ ਜਿਹੜਾ ਭਾਵੇਂ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਸਾਧਨ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਲਾਹੇਵੰਦ ਕਾਰੋਬਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਮੁੱਢਲੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਹੈ।

5. ਏਸ਼ੀਆਈ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ

ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਇਹਨਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਵਰਤਮਾਨ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਰਾਹਾਂ ਉਤੇ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਹੈ। ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਹੈ ਕਿ, ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਪਹਿਲੀਆਂ ਚਾਲੂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਵਧੀ, ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਇਹ ਕਿ ਕੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਭੂ-ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀਆਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਾਂਦਾ। ਪਹਿਲੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਉਤਰ ਦੇਣਾ ਸੌਖਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੇਵਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਕ ਲੰਮੇਰੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਇਕ ਨਵੀਨ ਲਿਖਾਰੀ ਨੇ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ ਹੈ[14] ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਲਿਜਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਸਕਿਆ, ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਸਵਾਲ ਬਾਰੇ ਆਮ ਵਿਚਾਰ ਇਉਂ ਜਾਪਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ।

ਜੇਕਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਲਾਕਾ ਅਤੇ ਜਾਵਾ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਦੇਖੀਏ ਤਾਂ ਇਸ ਵਿਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਲਗਾਤਾਰ ਵਧੀ। ਮੰਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਅੰਕੜੇ ਅਧੂਰੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਹਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਹਾਮੀ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਫੇਰ ਵੀ ਕੁਝ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਦੇ ਗੁੰਮ ਹੋ ਜਾਣ ਕਾਰਨ, ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਬੇਅੰਤ

14. ਸੀ. ਜੇ. ਹੈਮਿਲਟਨ, ਦੀ ਟਰੇਡ ਰਿਲੇਸ਼ਨਜ਼ ਬਿਟਵੀਨ ਇੰਗਲੈਂਡ ਐਂਡ ਇੰਡੀਆ, ਪੰਨਾ, 110।

ਖਾਲੀ ਥਾਂਵਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਅੰਕੜੇ ਸੰਭਾਲੇ ਪਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਗੁੰਮ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਟਾ-ਸਟਾ ਅਨੁਮਾਨ, ਲਾਇਆ ਜਾਏ ਤਾਂ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ :-

ਸਮਾਂ	ਹਰ ਸਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗੱਠਾਂ			ਜੋੜ
	ਕੋਰੋਮੰਡਲ	ਗੁਜਰਾਤ	ਬੰਗਾਲ	
1625	1700	800	—	2500
1641-44	2500	1000	ਕੇਵਲ ਨਮੂਨੇ ਹੀ	3500
1657-61	4000	1200	500	5700

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਉਤੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਾਲਪਨਿਕ ਅੰਸ਼ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹੀ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਦੁਰਾਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਆਏ, ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਦੂਣੀ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਡੇਢੀ ਕਰ ਲਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਵੀ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨੀ ਆਰੰਭ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਚਾਲੂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਨਿਰਾ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੀ ਸਿੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਸਲੇ ਉਤੇ ਸਿੱਧਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ, ਪਰ ਨਿਮਨ ਲਿਖੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਮਾਲ ਦਾ ਇਕ ਬੜਾ ਭਾਗ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਦੇ ਰਾਹ ਯੂਰਪ, ਅਮਰੀਕਾ ਅਤੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਭੇਜਿਆ, ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵੱਜੋਂ ਹਰ ਹਾਲ ਵਿੱਚ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੈ। ਦੂਜੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਸਮਝੀਏ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਭਾਰਤੀ ਸਮਾਨ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਘੱਟ ਰਿਹਾ ਸੀ।[15] ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਅੰਕੜਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਾਰਾ ਵਾਧਾ ਭਾਰਤ ਦਾ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰ ਨਹੀਂ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰਾ ਵਪਾਰ ਕੇਵਲ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੂੰ ਹੀ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ। ਤੀਜੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸ਼ੰਕਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਉਹ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਇੰਨੀ ਵੱਧ ਖੱਪਤ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਦਿਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਨਵੀਆਂ ਪ੍ਰਗਤੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਰਿਹਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਡੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਦੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਮਾਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਅਰਬ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਵਪਾਰੀ

15. ਬਾਹਰ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਵਪਾਰ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਅਗਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਲੋੜੀਂਦਾ ਮਾਲ ਭੇਜਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਮੰਡੀਆਂ ਸੁਭਾਵਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਵਿਰੋਧੀ ਸਨ : ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਖੱਪਤਕਾਰ ਗਰੀਬ ਸਨ ਅਤੇ ਖੱਪਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਤਾਂ ਵਸੋਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਸਿੱਧ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਵਰਤਮਾਨ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਤੀ ਸਿੱਧ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਕੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੋਏ, ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਂ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਇਸ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਦੂਰੇਡੀਆਂ-ਪੂਰਬੀ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਵਾਧਾ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਜਿਹੜੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲੈ ਜਾਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਕੌਮੀਅਤ ਦੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਸਗੋਂ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਘਾਟਾ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਾਧਾ। ਇਹ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮਾਧਿਅਮ ਦਾ ਕੰਮ ਦਿੰਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੁਝ ਗਵਾਹੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ, ਭਾਵੇਂ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਭੰਡਾਰ ਇੱਕਠਾ ਕਰਨਾ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮਾਲ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਖ਼ਰਾਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਫੇਰ ਵੀ ਇਸ ਨੂੰ ਭੰਡਾਰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।[16] ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੱਧ ਰਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਸੋਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਭੰਡਾਰ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਵੱਧ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮੰਗ ਘੱਟ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ।

ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਲਈ ਹੋਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਵੱਲ ਪਰਤਦੇ ਹੋਏ ਪੇਗੂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨਿਰਾਸਤਾਵਾਂ, ਕਾਫ਼ੀ ਗਵਾਹੀ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਉਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਵਧ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਰਾਕਾਨ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਪ੍ਰਗਤੀਹੀਣ ਸੀ। ਨਾ ਹੀ ਮੈਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਲੱਭ ਸਕਿਆ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧੀ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਸਾਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਨਿਰਾ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਜਾਂ ਧਰਤੀ ਦੇ ਰਾਹ ਤੋਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਬਦਲੀ ਹੀ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਵਰਤਮਾਨ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਜੋ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੇ ਘਾਟੇ ਦੇ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਉਥੇ ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਦੇ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ

16. ਬਾਰਬੋਸਾ (ਅਧਿਆਇ 2, ਪੰਨਾ 199) ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਬੋਇਨਾ ਵਿਚ ਹਰ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਕੈਂਬੇ ਦੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦਾ ਐਨਾ ਬੜਾ ਢੇਰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਲਾਇਆ ਕਿ ਜਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਹਿ ਲਾ ਕੇ ਧਰਤੀ ਉਤੇ ਇਕ ਦੂਜੇ ਉਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਜਿੰਨਾ ਉੱਚਾ ਢੇਰ ਲੱਗ ਗਿਆ।

ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿਚੋਂ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇ ਪ੍ਰਤੀ ਬਹੁਤਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ।

ਇਹੀ ਆਰਜ਼ੀ ਨਿਰਣਾ ਹੋਰ ਮਾਲ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਨੇ ਬਾਕੀ ਏਸ਼ੀਆ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਵਿਚਾਰ ਯੋਗ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਗਵਾਹੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਸੁਝਾਉ ਹੀ ਦੱਸਣ ਤੋਂ ਮੈਂ ਅਸਮੱਰਥ ਹਾਂ। ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਨੀਹਾਂ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਰ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਚਮੜੇ, ਜਾਪਾਨ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਅਤੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਖਾਧ ਖੁਰਾਕ ਅਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਬਸਤੀਆਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਨੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿੱਟੇ ਪੈਦਾ ਕੀਤੇ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਕ ਪਿੱਛਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਲਗਭਗ ਸੰਨ 1650 ਤੋਂ ਜਾਪਾਨ ਨੂੰ ਸਿਲਕ ਨਿਰਯਾਤ ਹੋਣੀ ਆਰੰਭ ਹੋਈ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਏ। ਮਈ 1653 ਵਿੱਚ 300 ਗੱਠਾਂ ਭੇਜਣ ਦਾ ਇਕ ਰਿਕਾਰਡ (ਇੰਦਰਾਜ) ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੋ ਮਹੀਨੇ ਪਿੱਛੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਤੋਂ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਮਾਲ ਬੰਗਾਲੀ ਸਿਲਕ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਤਿੰਨਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਗੁੰਮ ਹਨ, ਪਰ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1657 ਵਿੱਚ 452 ਗੱਠਾਂ ਦੀ ਇਕ ਬਿਲਟੀ ਭੇਜੀ ਗਈ, ਅਤੇ ਨਿਰੀ ਸਿਲਕ ਨਾਲ ਲੱਦਿਆ ਹੋਇਆ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਹਾਜ਼ ਵੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ। 1659 ਵਿੱਚ 662 ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹਿੰਦ-ਚੀਨੀ ਦੀ ਉਪਜ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੋ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਬੰਗਾਲੀ ਸਿਲਕ ਹੀ ਲੈ ਕੇ ਗਏ। 1661 ਵਿੱਚ 1010 ਗੱਠਾਂ ਦੀ ਇਕ ਇਕੱਲੀ ਬਿਲਟੀ ਦਾ ਇੰਦਰਾਜ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਸਿਲਕੀ ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਔਸਤ ਭਾਰ 150 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, 1659 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 90 ਤੋਂ 100 ਰੁਪੀਆ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ (ਸ਼ਾਇਦ 74 ਪਾਉਂਡ ਦੀ) ਕੀਮਤ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ 1000 ਗੱਠਾਂ ਲਈ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ ਦੋ ਲੱਖ ਰੁਪੀਆ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਦੋਂ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸਮਕਾਲੀ ਪੱਧਰਾਂ ਨਾਲ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਈਏ ਤਾਂ ਇਹ ਨਿੱਗਰ ਅੰਕੜੇ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਇਸ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸੁਝਾਉ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ[17] ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਠੀਕ ਹੀ ਹੈ ਕਿ ਨਵੀਂ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਪਾਦਨ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸਾਲ 1643 ਤੱਕ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੋਂ ਜਾਪਾਨ ਨੂੰ ਚਮੜੇ ਲਿਜਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਭਾਵੇਂ ਸਥਾਨਕ ਖੱਪਤ ਲਈ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਚਮੜਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। 1644 ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚਮੜਿਆਂ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਜਿਹੜੇ ਸਿਆਮ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਇਕ ਜਪਾਨੀ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਝਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਵਾਲੀ ਰਿਪੋਰਟ ਭੇਜੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਸਾਲ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ

17. ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਸੂਤ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਅੱਗੇ ਅਧਿਆਇ 4 ਖੰਡ 6 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।

ਨੇ ਜਪਾਨ ਨੂੰ ਬਕਾਇਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਨਿਰਯਾਤ ਇਹ ਲੱਖਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਰੁਪਇਆਂ ਨਾਲ ਮਿਣੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਚਮੜਿਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਹੋਰ ਏਸ਼ੀਆਈ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਿਖਤੀ ਵਿਕਾਸ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਡੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਰਾਜਧਾਨੀ ਵਜੋਂ ਇਕ ਨਵਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਸਨ : ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਆਰਥਿਕ ਜੀਵਨ ਨੂੰ ਵੀ ਸਮਝ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਹ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਾਕਰਮਾਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਮਾਲ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਉਹ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਬਾਹਰ ਭੇਜਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੋਰੀਆਂ, ਟਾਟ, ਚਮੜਾ, ਲੂਣ ਅਤੇ ਛੱਤ ਉੱਤੇ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਟਾਈਲਾਂ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਲੋੜਾਂ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਹੇਠ ਵਿਚਾਰਨਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।

ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲ ਬਟਾਵੀਆ ਵਸੋਂ ਰਹਿਤ ਰਾਜਧਾਨੀ ਸੀ। ਡੱਚ ਆਪ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗੁਆਂਢੀਆਂ ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਲਾਗਲੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤੇ ਆਕੇ ਵੱਸਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਸਾਲ 1626 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਤੋਂ ਲਿਖੇ ਗਏ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਵਾਸੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਚਲੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਬਹਿਸ਼ਤ ਤੋਂ ਉਜੜਕੇ ਬੀਆਬਾਨ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆ ਕੇ ਵਸਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਚਾਲੂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਤੋਂ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ ਕਿ ਹੁਨਰ ਮੰਦ ਦਸਤਕਾਰ, ਦੁਕਾਨਦਾਰ, ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜਣ ਲਈ ਆਦਿ ਉਗਾਣ ਵਾਲੇ, ਮਾਲੀ, ਇਤਆਦਿ ਚੀਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਨੇ ਆਮ ਮਜ਼ਦੂਰ ਅਤੇ 'ਕਪਤਾਨ' ਘਰੇਲੂ ਨੌਕਰ ਦਿੱਤੇ। ਚੀਨੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਆਏ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਕੌਮ ਦੇ ਹੇਠ ਸੁਤੰਤਰ ਲੋਕਾਂ ਵਜੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਰਹੇ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਕੌਮ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਵਸਤੂਆਂ ਵਾਂਗ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ।

ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਵਸੋਂ ਦੀ ਹੀ ਸੀ। ਕੁਝ ਦੀਪਾਂ ਨੇ ਇਕ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਗੜਬੜ ਕਾਰਨ ਭਿਆਂਕਰ ਦੁੱਖ ਸਹੇ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਤਮ ਜੇਤੂਆਂ ਨੇ ਅਮਲ ਸ਼ਾਂਤੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਖ਼ਤ ਢੰਗ ਅਪਣਾਏ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੱਟੜ ਵਿਰੋਧੀ ਅੰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਦੇਸ਼ ਨਿਕਾਲੇ ਨਾਲ ਇੰਨੀ ਵਸੋਂ ਘੱਟ ਗਈ, ਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਸਾਰ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਭੇਜਣ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈ ਗਈ। ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਭੇਜਣ ਲਈ ਕੁਝ ਡੱਚ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਵਸਾ ਕੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਪੁਨਰ-ਆਯੋਜਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਗੁਲਾਮ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ

ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਸਨੀਕ ਸਨ, ਵੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਇਸ ਦੀ ਤੱਤਪਰਤਾ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਇਸ ਅਸਲੀਅਤ ਤੋਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 1636 ਵਿੱਚ ਬਾਂਡਾਂ ਦੀਪਾਂ ਦੀ ਕੁਲ 3842 ਦੀ ਵਸੋਂ ਵਿੱਚ ਦੇਸੀ ਲੋਕ ਕੇਵਲ 560 ਸਨ, ਬਾਕੀ ਦੇ 539 ਡੱਚ, 834 ਸੁਤੰਤਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਅਤੇ 1912 ਬਾਹਰੋਂ ਲਿਆਂਦੇ ਗੁਲਾਮ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ (ਗੁਲਾਮਾਂ) ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਇਸ ਲਈ 1620 ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਮੰਗ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਗੁਲਾਮ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਘਾਟਾ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦਾ ਲਗਾਤਾਰ ਲਿਆਉਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਲਾਮ ਬਹੁਤੇ ਮਰਦੇ ਸਨ, ਦਰਅਸਲ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਤੋਂ ਜਿਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਲਵਾਯੂ ਦੀ ਬਦਲੀ ਕਰਕੇ ਬਾਹਰੋਂ ਲਿਆਂਦੇ ਗੁਲਾਮ "ਬਿਨਗਾਲਡਰ ਅਰਾਕਾਨੀ, ਮਾਲਾਬਾਰੀ ਆਦਿ" ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਸਾਰ ਆਮ ਹੀ ਬੀਮਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਧਾਰਨ ਵਪਾਰਕ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਲਿਆਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗੇ ਕਿ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਜਬਰ ਨਾਲ ਜਾਂ ਧੋਖੇ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਲੈਣ ਉਪਰੰਤ ਗੁਲਾਮਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਪਾਸੋਂ ਬਾਕਾਇਦਾ ਖਰੀਦਦੇ ਸਨ[18] ਜਿੰਨੀ ਗਿਣਤੀ ਭੇਜੀ ਗਈ ਉਸ ਬਾਰੇ ਰਿਕਾਰਡ ਬਹੁਤ ਅਧੂਰਾ ਹੈ, ਪਰ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 1625 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਗਿਣਤੀ ਸ਼ਾਇਦ 1000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਈ। ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿ ਕਿੰਨੀ ਵਧੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1640 ਤੋਂ 1660 ਤਕ ਇਹ ਵਾਧਾ ਲਗਭਗ 500 ਦਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਇਕ ਸੁਚੱਜੇ ਗੁਲਾਮ ਦੀ ਕੀਮਤ ਪੰਜਾਹ ਰੁਪਏ ਵੀ ਗਿਣੀਏ ਤਾਂ ਵੀ ਵਪਾਰਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਇਹ ਸੌਦੇ ਬਹੁਤੇ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਲਗਦੇ, ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਅਸਲੀ ਹਿੱਤ ਉਸ ਗਲ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਉਤਰਾਵਾਂ-ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 1618 ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਗੁਲਾਮ ਸਨ,1622 ਤੱਕ ਚੋਖੇ ਸਸਤੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਗੁਲਾਮ ਮਿਲਣੇ ਕਠਿਨ ਹੋ ਗਏ। ਇਹ ਫਿਰ ਮਿਲਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਏ, ਪਰ 1630 ਦੇ ਮਹਾਨ ਸਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਚਿਰ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਵਪਾਰ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਪਾਰ ਅਰਾਕਾਨ ਵੱਲ ਬਦਲ ਗਿਆ। 1634 ਵਿੱਚ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਹੋ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਗੁਲਾਮ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸੇ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦਸਾਂ

---

18. ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 2 ਪੰਨਾ 102 ਵਿੱਚ ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ ਪੁਲੀਕਟ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਕ ਪੱਤਰ ਦੇਖਿਆ ਜਾਏ। ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਦਾ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਝਗੜਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਗੁਲਾਮ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਬੁਰਾਈਆਂ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਉਹ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੁਰਾਈਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਅਧਿਆਇ 3, ਪੰਨਾ 10 ਦੇਖੋ, ਜਿਥੇ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੂੰ ਸਾਧਾਰਨ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਲਈ "20 ਰਿਆਲ੍ ਜਾਂ ਵੱਧ" ਜਾਂ 40 ਤੋਂ 50 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਲਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ 15 ਤੋਂ 20 ਰੁਪਏ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਇਹ ਪੱਧਰ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਕਾਰਨ ਵੱਧ ਗਈ ਸੀ।

ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਫਲਤਾ ਹੋਈ। ਇਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਧੂ ਵਸੋਂ ਮੌਤ ਨਾਲ ਅਤੇ ਕਾਲ ਦੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਵੈ-ਇੱਛਕ ਗੁਲਾਮੀ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਹੁਣ ਕੋਈ ਵੀ ਸਵੈ-ਇੱਛਕ ਨਾ ਮਿਲੇ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਕੇਵਲ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਅਪਹਰਣ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਗੁਲਾਮ ਲੈ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਅਰਾਕਾਨ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 1635 ਤੋਂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਥੋੜ੍ਹਾ ਬਹੁਤ ਵਪਾਰ ਲਗਾਤਾਰ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ। ਬੰਗਾਲ ਉੱਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਘੱਟ ਗੰਭੀਰ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਉਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿਚੋਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁਟੇਰਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਗੁਲਾਮ ਮੁਨਾਸਬ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਆਮ ਮਿਲਦੇ ਹੀ ਰਹੇ, ਭਾਵੇਂ ਅਰਾਕਾਨ ਵਿੱਚ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਵਾਂਗ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੰਤਰੀਆਂ ਦੇ ਬੇਲੋੜੇ ਦਖ਼ਲ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈ ਗਈ ਸੀ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਅਸੀਂ ਅਚਾਨਕ ਸਰਕਾਰੀ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕਿਸੇ ਦਸਤਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਨਿਪੁੰਨ ਗੁਲਾਮ ਦੇ ਹੱਕ-ਸੁਫੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕਿਸੇ ਅਣਦੱਸੀ ਪਾਬੰਦੀ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ; ਪਰ ਅਰਾਕਾਨ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦੀ ਆਸ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਵਪਾਰ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ, ਭਾਵੇਂ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਨਾਲ ਸਾਰੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ, ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੁਰਜੀਤ ਹੋਣ ਦੇ ਚਿੰਨ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਦੀ ਲੜੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਛੱਡਣ ਉਪਰੰਤ 1661 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨੈਗਾਪਟਮ ਵਿੱਚ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਘਟ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਤੰਜੋਰ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਤਾਜ਼ੀ ਘਾਟ ਨਾਲ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀ ਸਿਖਲਾਈ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਰਾਕਾਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਸੀ ਜਿਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕੁਝ ਤਾਂ ਮੌਤਾਂ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵਿਰੋਧਤਾਵਾਂ ਕਾਰਨ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਹੱਦ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਣਾ ਸੀ।

ਅਰਾਕਾਨ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਪਾਬੰਦੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਜਿਹੜੀ ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਹੋਵੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਮਨੁੱਖਤਾਵਾਦੀ ਖਿਆਲਾਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਗਾਈ ਗਈ, ਕੇਵਲ ਇਕ ਹੀ ਉਦਾਹਰਣ ਮਿਲੀ ਹੈ ਜਿਥੇ ਭਾਰਤੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਨਾਂਹ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਨਾਂਹ 1643 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਕ ਨਾਇਕ ਜਾਂ ਰਾਜੇ ਨੇ ਹਰ ਸਾਲ 1000 ਤੱਕ ਗੁਲਾਮ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਇਸ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮਨੁੱਖਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣਾ ਕਲੰਕ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਇਹ ਇਕ ਪਾਪ ਸੀ। ਮਨੁੱਖਤਾ ਦੇ ਇਸ ਦਿਆਲ ਰਵੱਈਏ ਦਾ ਸਰਵ-ਵਿਆਪੀ ਨਾ ਹੋਣਾ, ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਇਥੇ ਉਸੇ ਇੰਦਰਾਜ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਹੋਰ ਨਾਇਕ ਦੇ ਨੌਕਰ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਦੋ ਡੱਚ ਕੈਬਿਨ-ਬੁਆਇਜ਼ ਜਾਂ ਬੈਹਰਿਆਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜੇ ਦੌੜ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਹੱਥ ਆ ਗਏ ਸਨ। 1661 ਵਿੱਚ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦਾ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ 300 ਗੁਲਾਮ ਲੈ ਕੇ ਐਚਿਨ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪਿੱਛੋਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਾਚਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਅਤੇ ਡੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਣਜ ਦੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸ਼ਾਖਾ ਵਾਂਗ ਹੀ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ

ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦਾ ਭਾਗ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਘੱਟ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਪਾਸ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਇਲਾਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੈਨਤਮ ਨੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕੁਝ ਨੌਕਰਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਪਰ ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਗਿਆ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਮਡੇਗਾਸਕਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੀਪਾਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬਹੁਤ ਸੁਚੇਤ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੋਨਾਂ ਤੱਟਾਂ ਤੋਂ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਗੁਲਾਮ ਪੁੱਜਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਇਕ ਕੋਈ ਨਵਾਂ ਲੱਛਣ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਪਾਰ ਵੀ ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਸੀ : ਜਿਹੜੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਹੋਈ ਉਹ ਬਟਾਵੀਆ ਅਤੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜਾਂ ਕਾਰਨ ਹੋਈ ਸੀ।

ਇਹੀ ਕਾਰਨ ਅੰਨ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਹੈ। ਨਵੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਨੂੰ ਖੁਰਾਕ ਦੇਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਅੰਨ ਦੀ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤ ਹੀ ਅੰਨ ਲੈਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਸਾਧਨ ਸੀ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਅੰਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਸਨ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਸਨ, ਤਾਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਸਾਗੂਦਾਣਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੁਨਰ ਆਯੋਜਨਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਾਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਹੋਏ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ, ਚੌਲਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਣਕ ਅਤੇ ਦਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਮਾਲ ਬਟਾਵੀਆ ਤੋਂ ਲਗਾਤਾਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਅੰਨ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਬਣ ਗਿਆ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਖੱਪਤ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੇ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਅੰਨ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ। ਆਯਾਤਾਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਵੇਂ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਲਿਖਣ ਲਈ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਸ਼ਾ ਸੀ, ਪਰ ਆਯਾਤਾਂ ਨੂੰ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅਤੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੌਲਾਂ ਦਾ ਢੇਰ, ਧਾਨ ਦੇ ਐਨੇ ਹਜ਼ਾਰ ਟੋਕਰੇ, ਇਤਿਆਦਿ। ਪਰ ਸਾਲ 1632 ਵਿੱਚ ਕੁਲ ਆਯਾਤਾਂ 2000 ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਮਤੋਲ ਭਾਰ 3125 ਟਨ ਹੋਵੇਗਾ[19] ਅਤੇ ਇਹ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੁਲ ਟਨਾਂ ਦਾ ਚੌਥਾ ਭਾਗ ਸੀ, ਐਪਰ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਸਾਲ ਲਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦਾ ਭਾਗ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਆਮ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਲਾਮ-ਵਪਾਰ ਵਾਂਗ ਅੰਨ-ਵਪਾਰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੈ। ਸਾਧਾਰਨ ਸਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਲਈ ਬਹੁਤਾ ਮਾਲ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੋਂ ਅਤੇ ਅਰਾਕਾਨ ਰਾਹੀਂ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਆਇਆ, ਪਰ ਸਿਆਮ, ਹਿੰਦ-ਚੀਨੀ, ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਨੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਸਮੀ ਕਾਰਨਾਂ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਇਆ ਹੋਵੇ। ਮਾਲ ਆਉਣ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਕਠਿਨ ਸੀ ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਕਾਲ ਦੇ ਡਰ ਵੀ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਨੇ 1630 ਤੱਕ

19. ਇਕ ਲਾਸਟ ਦੇ ਹੱਲ ਲਈ ਅਪੈਂਡਕੈਸ ਡੀ ਦੇਖੋ।

ਲਗਾਤਾਰ ਮਾਲ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਉਸ ਸਾਲ ਦੇ ਬਰਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਸੋਕੇ ਨੇ ਇਹ ਸਾਧਨ ਖ਼ਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ 1634 ਤੱਕ ਇਹ ਵਪਾਰ ਮੁੜ-ਚਾਲੂ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਇੰਨੇ ਚਿਰ ਨੂੰ ਅਰਾਕਾਨ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਚੌਲ ਲਗਾਤਾਰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਅਤੇ ਕਣਕ ਅਤੇ ਦਾਲ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਭੇਜੀ ਗਈ। ਇਸ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਸੇ ਲਈ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨੇ ਵਾਧੂ ਉਪਜ ਲਈ ਇਕ ਨਿਕਾਸ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਿਰਯਾਤ ਨੂੰ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਰੋਕ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਧੂ ਅੰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ ਇਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਗਭਗ 1660 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੰਕਾ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਕੁਝ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੀਆਂ ਹੋ ਗਈਆਂ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਵਣਜ ਦਾ ਇਕ ਨਵਾਂ ਰੂਪ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਖੁਰਾਕ ਲਈ ਲੰਕਾ ਰਵਾਇਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ।

ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਤੰਬਾਕੂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਇਹੀ ਇਕ ਪ੍ਰਗਤੀ ਮੈਨੂੰ ਦਿਸੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 1662 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਵਸਤੂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਕਾਰ ਹੋਈ, ਪਰ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਵਜੋਂ ਇਹ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਦੇ ਸੁੱਕੇ ਹੋਏ ਪੱਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਬੜੀਆਂ-ਬੜੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਸਨ; ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਾਂ ਇਹ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਵਜੋਂ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਫ਼ਸਲ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੱਕ ਵੀ ਪੁੱਜ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਾਲ 1620 ਦੇ ਆਪਣੇ ਤਜਰਬਿਆਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਮੈਥਵੂਲਡ ਨੇ ਮੋਚਾ ਅਤੇ ਅਰਾਕਾਨ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਸਾਲ ਪਿੱਛੋਂ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੁੱਕੇ ਹੋਏ ਪੱਤੇ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਪੈਗੂ ਨੂੰ ਵੀ ਭੇਜੇ ਗਏ।

6. ਭਾਰਤ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦਾ ਉਦਯੋਗ

ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਰਗਰਮ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਅਹਿਸਾਸ ਕਾਰਨ, ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਮੁੱਖ ਰਾਹਾਂ ਉਤੇ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਲਈ ਕੁਝ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਫਿਰ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਲੱਦਣ ਲਈ ਚਾਲੂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਇਹ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਨਵੇਂ ਟਾਕਰਾਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੇ ਚਾਲੂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੀਆਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਉਤੇ ਭੈੜਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਇਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਤੇ ਕੋਈ ਸੰਦੇਹ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹੁਗਲੀ ਦੇ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਣਜ ਅਲੋਪ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਬਸਤੀਆਂ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੇਵਲ ਲਗਾਤਾਰ ਸ਼ਕਤੀਹੀਣਤਾ ਅਤੇ ਬਰਬਾਦੀ ਦਾ ਹੀ ਹਾਲ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ, ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਭਾਗ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ

ਬਹੁਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮਾਤਰਾ ਬਾਰੇ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਖਰਚ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਘਟਿਆ, ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਵਿੱਚ ਥੋਮ ਅਤੇ ਨੈਗਾਪਟਮ ਦੀ ਥਾਂ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ ਨੇ ਲੈ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਖੁੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਵਪਾਰ ਅੰਤ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਡੱਚਾਂ ਪਾਸ ਆ ਗਿਆ।

ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਐਨੀ ਸਾਧਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਕਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਇਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸਵਾਲ ਉਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਲਈ ਵੱਖਰਾ-ਵੱਖਰਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰੀਏ, ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਉਸ ਵਿੱਚ ਗੋਆ ਦੇ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ਿਕਰ ਯੋਗ ਹੈ, ਇਹਨਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੇਠ ਚਲ ਰਹੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਹਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਵੱਡੇ ਸਾਹਲੀ ਬੇੜੇ (ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ਲਾ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ) ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਹਰ ਬੇੜੇ ਵਿੱਚ 200 ਤੋਂ 300 ਤੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੜਾਕੇ ਗਸ਼ਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਮਾਲ-ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਦੀ ਔਸਤ ਸਮਰੱਥਾ 40 ਤੋਂ 50 ਟਨ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਨੀਲ ਅਤੇ ਗੋਆ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਖੱਪਤ ਲਈ ਕੁਝ ਅੰਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਇਹ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਜਲਦੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ। 1621 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਵਾਨ ਡੈਨ ਬਰੋਕੇ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਸਾਲ ਵਿਚ ਕੇਵਲ ਦੋ ਬੇੜੇ, ਹਰ ਇਕ ਵਿੱਚ 40 ਤੋਂ 50 ਜਹਾਜ਼ ਸਨ ਬਾਹਰ ਗਏ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਉਸ ਨੇ ਫ਼ਸਲੀ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 60 ਤੋਂ 80 ਲਿਖੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੈਲਸਾਰਟ ਸਾਨੂੰ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ 1626 ਵਿੱਚ ਕੁਲ 40 ਜਹਾਜ਼ ਗੋਆ ਤੋਂ ਕੈਂਬੇ ਪੁੱਜੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਕਿਸੇ ਚੰਗੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਡੇ ਬਕਾਇਦਾ ਸਾਹਲੀ ਬੇੜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਘੱਟ ਹੀ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਲੜਾਕਾ ਜਹਾਜ਼ ਨਾਲ ਭੇਜਣ ਤੋਂ ਵੀ ਅਸਮੱਰਥ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਗੋਆ ਦੀ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਨੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਲਿਆਉਣਾ ਅਵੱਸ਼ਕ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਹੀ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਕੇਵਲ ਕੁਝ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਤੋਂ ਚੋਰੀ-ਚੋਰੀ ਬਚ ਨਿਕਲੀਆਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨਾਲ ਗੋਆ ਜਾ ਪੁੱਜੀਆਂ ਜਿਸ ਦੀ ਉਸ ਸ਼ਹਿਰ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਕੁਝ ਇਸ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀਹੀਣਤਾ ਕਾਰਨ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਦੀ ਖੱਪਤ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰ ਹਾਨੀ ਪੁੱਜੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਬਾਹਰਲੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ, ਇਹ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕੁਝ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਪਹਿਲੇ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਬਦਲਵੇਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਉਹ ਹੁਣ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਸਿੱਧਾ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਜਾਂ

ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਲੱਗ ਪਏ। ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਾਲ ਸਾਹਲੀ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਹਾਨੀ ਹੋਈ ਇਸ ਦੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਮਹੱਤਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਗੋਆ ਨਾਲ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਘਾਟ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੂਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਹਿੱਤ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਨ ਉਹ ਸੀ ਐਚਿਨ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ। ਐਚਿਨ ਦੀ ਮਹਤੱਤਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਵਜੋਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਇਸ ਦੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਬੈਨਤਮ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਦੋਨਾਂ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਇਥੇ ਆਇਆ ਕਰਦੇ ਤਾਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਚੋਖਾ ਵਾਧਾ ਸਾਬਤ ਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਤਾਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਰਾਹ ਉਤੇ ਟਾਕਰੇ ਕਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ। ਐਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਬਿਲਕੁਲ ਖ਼ਤਮ ਨਾ ਹੋਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ 1661 ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦਾ ਹੋਇਆ ਮਾਲ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਭਰਪੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਪਿਆ। ਸਾਲ 1632 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਟੈਕਸ ਲਏ ਗਏ, ਪਰ ਉਸੇ ਸਾਲ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਹਿ ਕਰ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਸਮਾਨਤਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮੈਤਰੀ ਸੰਬੰਧ ਬਣੇ ਰਹੇ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮਲਾਕਾ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਐਚਿਨ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਨਵੀਂ ਬਸਤੀ ਵਲ ਪਰਤਾਉਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਯਤਨਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਕੁਝ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਐਚਿਨ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧਾਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ 1650-59 ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਜੰਗ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਪਾਰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ : ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਆਖਰ ਡੱਚ ਸਥਾਨਕ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਿਉਂਤ ਨੂੰ ਸਾਕਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜੀ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਐਚਿਨ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਣ ਯੋਗ ਕਰ ਦੇਵੇਗੀ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਤੱਥ ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਬਾਰੇ ਸੁਝਾਉ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਟਾਕਰੇ ਨਾਲ ਹਾਨੀ ਹੋਈ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਐਚਿਨ ਦੇ ਰਾਹ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਕ ਰਿੰਗਰ ਭਾਗ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਹੀ ਰਿਹਾ।

ਈਰਾਨ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਹ ਵੱਲ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਉਰਮੁਜ਼ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਜਾਂ ਗੋਆ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਲੈਹਰੀ ਤੋਂ ਚੌਲ ਅਤੇ ਦਿਉ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਬਹੁਤ ਜਹਾਜ਼ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਸਨ। ਉਰਮੁਜ਼ ਦੇ ਖੁੱਸ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਅਜਿਹੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲਕ ਇਸ ਦੇ ਉਤਰਧਿਕਾਰੀ ਗੋਬਰੂਨ ਵਲ

ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਉਥੇ ਆਏ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਐਪਰ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਮਸਕਟ ਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਜੇ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਚੁੰਗੀ ਲੈਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਉਰਮੂਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਹਿਫਾਜ਼ਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਦੇਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਖਾੜੀ ਨੂੰ ਭੇਜਣਾ ਵਧੇਰੇ ਪਸੰਦ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਮਸਕਟ ਦੇ ਖੁੱਸ ਜਾਣ ਨਾਲ ਇਹ ਕਠਿਨਾਈ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤਕ ਗੋਂਬਰੂਨ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਵੀ ਅਗਾਂਹ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਨੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇ ਜਿੰਨੀ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਸਮੇਂ ਸੀ।

ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਸੂਰਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦਾ ਰਾਹ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਥੇ ਹੀ ਟਾਕਰਾ ਬਹੁਤਾ ਗੰਭੀਰ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਜਾਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਕੇਵਲ ਇਸ ਸੁਝਾਉ ਨਾਲ ਹੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਵੱਧ ਗਈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਮੋਚਾ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਏ : ਅਤੇ ਜਦੋਂ 1618 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੁਝਾਉ ਸਾਕਾਰ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਤਪੰਨ ਹੋਈ ਵਿਰੋਧਤਾ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਬਾਈਕਾਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਖੁਰੱਮ ਨੂੰ ਇਕ ਬੇਨਤੀ ਪੱਤਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਭਾਰਤੀਆਂ ਲਈ ਹੀ ਰਾਖਵਾਂ ਰਖਿਆ ਜਾਏ, ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਰਸਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ। ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਨੇ ਸਥਾਨਿਕ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦੱਸ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਹ ਮੋਚਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਬਾਕੀ ਸਾਰੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਨਾਲ ਅਰੋਕ ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ ਤਾਂ ਬੇਸ਼ਕ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਛੱਡ ਕੇ ਚਲੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਗੱਲ ਨੇ ਹਾਲ ਦੀ ਘੜੀ ਤਾਂ ਝਗੜਾ ਖ਼ਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਐਪਰ, ਤਦ ਤੱਕ ਡੱਚ ਵੀ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਖਿੱਚਾਂ ਤੋਂ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬਟਾਵੀਆ ਤੋਂ ਆਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਕਾਰਨ ਉਹ ਇਸ ਪਾਸੇ ਵਧੇਰੀ ਸਰਗਰਮੀ ਵਿਖਾਉਣ ਲੱਗੇ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਇਹ ਸਵਾਲ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਇਸ ਤੋਂ ਇਕ ਬੜੇ ਝਗੜੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣ ਗਿਆ। ਇਹ ਝਗੜਾ 1622 ਵਿਚ ਸਿਖਰ ਤੇ ਪੁੱਜ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ 1624 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ।[20] ਉਸ ਸਮੇਂ ਜਿਹੜਾ ਸਮਝੌਤਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਉਸ ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਤੇ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਾਈ ਗਈ। ਇਸ ਦੇ ਮਗਰੋਂ ਦੀ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਤੀਬਰ ਵਿਰੋਧਤਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗੇ। ਪਰ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਨੂੰ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਲਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਇਸ ਅਟੱਲਤਾ ਅੱਗੇ ਸਿਰ ਨਿਵਾ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰ ਲਿਆ ਹੋਵੇ। ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ ਇਸ ਮਗਰੋਂ ਇਸ ਰਾਹ ਉਤੇ ਯੂਰਪੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਮਿਲਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਮੈਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਵਧ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਠੀਕ ਜਾਪਦਾ ਹੈ

20. ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੌਦਿਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਅੱਗੇ ਅਧਿਆਇ 8 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਗੁਆ ਬੈਠੇ।

ਉਸ ਵੇਲੇ ਦੇ ਕੁਝ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਨਿਰਯਾਤ ਰਸਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਰਸਤਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਅਤੇ ਗੋਆ ਨਾਲ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਕੁਝ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਇਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਵੱਧਦਾ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਵੀ ਇਕ ਭੁੱਲ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ 1620 ਅਤੇ 1630 ਵਿਚਕਾਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਏ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਦੇ ਕਾਲ ਪਿਛੋਂ ਹੋਰ ਵੀ ਵੱਧ ਤੇਜ਼ ਹੋ ਗਏ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਮਿਲਣਾ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਪਿਛੋਂ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਫਿਰ ਬਹਾਲ ਹੋ ਗਈ, ਅਤੇ 1644 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਇੰਨੀ ਵੱਧ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਕਿ "ਨੌਕਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਹ ਘਟੀਆਂ ਤੋਂ ਘਟੀਆਂ ਡਰਾਵਿਆਂ ਤੋਂ ਕੰਮ ਲੈਂਦੇ ਸਨ।" ਇਹ ਕਥਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਲਦਾਣ ਦੀ ਥਾਂ ਵਧ ਰਹੀ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਲਾਭ ਵੀ ਵਧ ਰਹੇ ਹੋਣ। 1660 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਫਿਰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਧ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿ "ਦਸ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿਚ ਲਗਭਗ 15 ਜਹਾਜ਼ ਸਨ, ਉਥੇ ਹੁਣ 80 ਹਨ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਮਾਲ ਇਹੀ ਚੁੱਕਦੇ ਸਨ।" ਇਸ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਹੀ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੋਣਾ ਸੀ, ਪਰ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਬਹਾਲ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ੱਕ-ਸੁਬਾ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ।

ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਗ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਦਸਣ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਲੱਭਾ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲਕਾ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ। ਨੈਗਾਪਟਮ ਅਤੇ ਸੇਂਟ ਥੋਮ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਤਾਂ ਦਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ ਨੂੰ ਬਦਲਨਾ ਇਕ ਮੁਖ ਪਰਿਵਰਤਨ ਸੀ। ਕੋਚੀਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਅਗਾਂਹ ਦਾ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਘਟਣ ਤੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਇਮ ਰਿਹਾ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਪਾਸ ਆ ਗਿਆ। ਪਰ ਥੋਂਪਤਕਾਰ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀਹੀਣਤਾ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਫਲ ਸਰੂਪ ਬਹੁਤਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਦੁਰੇਡੇ ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਪਹਿਲੇ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸੁਣੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। 1640 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਥਿਤੀ ਬਦਲ ਦਿਤੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਹਮਾਇਤੀ ਵਰਤਾਉ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਪਿੱਛੋਂ ਇਹ ਹਮਾਇਤ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਵਿੱਚ ਵਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1647 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਈਰਾਨ, ਬਸਰਾ ਅਤੇ ਮੋਚਾ ਨੂੰ (ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ) ਪੇਗੂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਕੇਵਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਲਤਨਤ ਦੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਰੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਸਨ, ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਕਾਰਨ ਮਗਰੋਂ ਉਸ ਦੀ ਇਹ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ 1661 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ

ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਮੁੜ ਈਰਾਨ ਵੱਲ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਟਾਕਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਲਾਹੇਵੰਦ ਭਾਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ।

ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਮਾਣ ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਨੂੰ ਠੀਕ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਲਗਭਗ 1630 ਤੱਕ ਛੋਟੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ, ਜਿਹੜੇ ਪਹਿਲੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਨਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਚਾਹੁੰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਪਿਪਲੀ ਅਤੇ ਬਾਲਾਸੋਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪੈਰ ਪੱਕੇ ਕਰ ਲਏ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਸਾਲ 1643-44 ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਲਿਖਤੀ ਸਬੂਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਇਕ ਅਚਨਚੇਤ ਪਤਨ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਬੰਗਾਲ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਜੰਗ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਮਲੇ ਸਨ : ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਉਹ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਭੁਗਤਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਠੋਸ ਭਾਗ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਜੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰੀਏ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਸਦੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਾ ਕਰੀਏ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ, ਭਾਵੇਂ ਸਿਲਸਿਲੇਵਾਰ ਨਹੀਂ, ਗੁਜਰਾਤ ਵਿਚੋਂ ਭਾਂਜ ਖਾ ਗਏ, ਤੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੈਰ ਜਮਾ ਲਏ ਪਰ ਇਥੇ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਸਥਿਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਤੁਲਨ ਗੁਆ ਬੈਠੇ ਹੋਣ। ਡੱਚਾਂ ਪਾਸ ਲਗਭਗ ਸਾਰਾ ਨਵਾਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੈਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਉਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਕ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪਰ ਠੋਸ ਭਾਗ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਿਆ, ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿਹੜੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵੀ ਸਨ, ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਾਲ ਹਾਨੀ ਹੋਈ, ਪਰ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।[21] ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਅਸੀਂ ਸਹਿਜੇ ਹੀ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ

21. ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਨਾਲੋਂ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨੇ ਭਾਵੇਂ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕੁਝ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਏ। ਐਪਰ ਇਸ ਘਾਟ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਉਦਯੋਗ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਧੇਰੇ ਪਾਇਆ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਖਰੀਦੇ (ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 5, ਪੰਨਾ 43 ਅਤੇ ਜਿਲਦ 8 ਪੰਨਾ 91 ਦੇਖੋ) ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਉਨਾਂ ਨੇ ਇਕ ਨਿਯਮਕ ਅਮਲ ਵਜੋਂ ਭਾਰਤ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਆਰੰਭ ਕੀਤੇ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੋਵਰੇ (ਪੰਨਾ 102) ਦੇ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਗੋਦਾਵਰੀ ਦੇ ਡੈਲਟੇ (ਦਹਾਨੇ) ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਵਿਕਾਸ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਹੋਏ ਹੋਣ, ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਜਿਹੜਾ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰੇ ਕਿ ਉਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣ ਗਏ ਸਨ।

ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਸਸਤੀ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਰਵੱਈਏ ਬਾਰੇ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਸੂਰਤ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਦੀ ਸਖ਼ਤ ਵਿਰੋਧਤਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੋਚਾ, ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਉਤੇ ਮਾਲ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਆਖ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵੀਹ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਤਜਰਬੇ ਉਪਰੰਤ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨਾਲੋਂ ਡੱਚ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚੰਗੇ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਉਸ ਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਟਾਕਰੇ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਕਿਰਾਏ ਘਟਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਭਾਰਤੀ ਮਾਲਕ ਕੇਵਲ ਘੱਟ ਕਿਰਾਏ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੈਂਦੇ, ਸਗੋਂ ਉਹ ਚੁੰਗੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜ਼ਿਮਨੀ ਖ਼ਰਚ ਸਹਿਣ ਨੂੰ ਵੀ ਤਿਆਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮਾਤ ਪਾਉਣ ਦੇ ਯਤਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਂਦੇ ਸਨ ਕਿਰਾਏ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਜਾਣਗੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਲੱਦਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਦੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਕਦੇ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ 1647 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਰਨ ਉਹ ਆਪਣੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੱਭ ਸਕਦੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਅੱਧੇ-ਲੱਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨ ਜਿੰਨਾ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰ ਰਹੇ ਹਾਲਾਤ ਕਾਰਨ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਯੂਰਪੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਕੇਵਲ ਸਥਿਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਹੀ ਚਲਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਭੈੜੇ ਮੌਸਮ ਤੋਂ ਬਚਦੇ ਸਨ। ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਬਣਤਰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਕਟ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਭੈੜੇ ਮੌਸਮ ਵਿਚ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਏ ਹੋਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਮਲੇ ਉੱਤਰੀ ਸਾਗਰ ਦੇ ਝੱਖੜਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਖਾੜੀ (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਚੈਨਲ) ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਸਿਖਾਏ ਹੋਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਹੜੇ ਕੈਂਪ ਦੇ ਦੁਆਲਿਉਂ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਠੀਕ ਠਾਕ ਲੈ ਆਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸਾਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।[22] ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਯੂਰਪੀ ਜਹਾਜ਼ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜੋਗ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ-ਡਾਕੂਆਂ ਦੇ ਹਮਲੇ ਪਛਾੜ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ ਲਗਭਗ ਨਿਆਸਰੇ ਸਨ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਪਹਿਲੇ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀਆਂ ਚੰਗੀਆਂ ਕਿਸ਼ਤੀਆਂ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕਲੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਸੰਦ ਠੀਕ ਸੀ : ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਜਹਾਜ਼ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ ਘੱਟ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ

22. ਯੂਰਪੀ ਮੁਲਕਾਂ ਦੀ ਸ੍ਰੇਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਨਿਯੁਕਤੀ ਤੋਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਡੱਚ ਸੇਵਕਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਮੰਗ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵੀ ਪੁੱਛ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਜਿਲਦ IX ਪੰਨਾ 14 ਦੇਖੋ।

ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕੇਵਲ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਹੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਹੋਰ ਸਸਤਾ ਅਤੇ ਵੱਧ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ।

ਅਧਿਆਇ 3 ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ

ਖੰਡ 1 ਇਸ ਖੰਡ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 6 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਣਜ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਵਿਚੋਂ ਸੰਖੇਪ ਕਰਕੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਹਵਾਲੇ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਯੂਰਪ ਦੀ ਮੰਗ ਅੱਗੇ ਅਧਿਆਇ 4 ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਦਰਜਾਬੰਦੀ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿਚੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ, ਪਰ ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਦੇ ਨਾਂਵਾਂ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ*, ਅਪੈਂਡਿਕਸ 1 ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, ਜਿਲਦ 1, ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ : ਪਰ ਇਹ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਰਤਣ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਨਾਂ ਛੱਡੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਲਈ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਅਪ੍ਰੈਲ 7, 1624, ਦਸੰਬਰ 29, 1643, ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ viii, ਪੰ. 207, 261 ਦੇਖੋ।

ਖੰਡ 2 ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀਆਂ ਵੱਖਰੇ-ਵੱਖਰੇ ਬਿਆਨਾਂ ਉਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹੈ, ਵੱਡਮੁੱਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ *ਕਨਿੰਘਮ* (ਦੀ ਮਰਕਨਟਾਈਲ ਸਿਸਟਮ) ਵਿੱਚ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਮੂਨ ਦਾ ਲੇਖ *ਪਰਚਾਜ਼*, ਜਿਲਦ 1 ਅਧਿਆਇ 5, ਪੰਨਾ 732 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਰੁਕਾਵਟਾਂ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ* ਵਿੱਚ ਲੱਭੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* (ਜੂਨ 12, 1618, ਜਨਵਰੀ 12, 1630, ਮਾਰਚ, 1624 ਆਦਿ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। 1609-10 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ *ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁੱਕ* ਪੰਨਾ 319 ਹੈ ਅਤੇ 1628 ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 196 ਤੇ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਬਾਰੇ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਅਪ੍ਰੈਲ 16, 1924 ਵਿੱਚ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਵਾਨ *ਡਿਰ ਚਿਜਸ* ਦਾ ਅਧਿਆਇ 9 ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਬਾਰੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਚੇਤਨਾ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅਪੈਂਡਿਕਸ 9 ਅਤੇ 13 ਵਿਚੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਖੰਡ 3 ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਰੋਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਉਸ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ (ਜਰਨਲ) ਦੇ ਪੰਨਾ 346, 348 ਵਿੱਚ ਮਿਲਣਗੇ। ਕੋਇਨ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਨਾਲ *ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ* 1622-24 ਨੰਬਰ 243 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ : ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸਤਾ *ਇਲੀਅਸ* ਨੇ ਅਧਿਆਇ 2, ਪੰਨਾ 38, 74, 91 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਧੀਨ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀ-ਬਾੜੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਆਮ ਵਰਣਨ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸੁਮਾਟਰਾ ਦੇ ਸੋਨੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਅਧਿਆਇ 1, ਪੰਨਾ 74, 79 ਅਧਿਆਇ 4, ਪੰਨਾ 24 ਅਤੇ ਬੋਰਨੀਓ ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਹੀ ਅਧਿਆਇ 4,

ਪੰਨਾ 219 ਵੇਖੋ।

ਮਾਲ ਲਈ ਜਪਾਨ ਦੀ ਮੰਗ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿਚ ਬਾਕਾਇਦਾ ਦਿੱਤੇ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਦੇ ਸਾਰਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ : ਇਸ ਮੰਡੀ ਲਈ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਜਿਲਦ 3 ਪੰਨਾ 238 ਵਿੱਚ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 6, ਪੰਨਾ 116 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਜਪਾਨ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਚਮੜੇ ਲਈ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ (ਸਿਆਮ) ਨਵੰਬਰ 14, 1644 ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸਾਰ ਦੇਖੋ : ਸਿਲਕਾਂ ਲਈ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 242, 245 ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਪਾਸਿਮ ਦੇਖੋ। ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਜਪਾਨ ਨੂੰ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਵਰਣਨ ਉਸੇ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰੈਲ 21, 1641 ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਖੰਡ 4 ਖਿਡਾਉਣਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 33, *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਪੰਨਾ 49 ਅਤੇ ਅਪੈਂਡਿਕਸ 6 ਪੰਨਾ 383, *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ i, ਪੰਨਾ III, ਜਿਲਦ 3 ਪੰਨਾ 134 ਜਿਲਦ 4, ਪੰਨਾ 183, 184 ਅਤੇ ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 91 *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਗੁਜਰਾਤ) ਅਪ੍ਰੈਲ 27, 1643 ਵਿਚੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ : ਸੂਚੀ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਹੀ ਵਧਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਖੰਡ 5 ਜਪਾਨ ਲਈ ਸਿਲਕ ਦੇ ਮਾਲ ਦਾ ਸੰਗ੍ਰਹਿ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਇੰਦਰਾਜ ਮਈ 21, 1653 ਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮੂਲ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 10, ਪੰਨਾ 276 ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਮੜੇ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਵਾਲੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਨਵੰਬਰ 29, 1640, ਅਪ੍ਰੈਲ 23, 1642 (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਅਤੇ ਨਵੰਬਰ 14, 1644 (ਸਿਆਮ) ਵਿੱਚ ਹਨ।

ਬਟਾਵੀਆ ਅਤੇ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਦਾ ਵਿਸ਼ੇ ਹਨ : ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ 1525-29 ਨੰਬਰ 255 ਵਿਚੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਦੀਪਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਂਤੀ ਲਈ ਉਸੇ ਵਿਚ 1617-21 ਨੰਬਰ 1108, ਅਤੇ 1622-24 ਨੰਬਰ 193, 243 *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਜਿਲਦ 3 ਐਮ 4, ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬਾਂਡਾਂ ਦੀ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਮਿਤੀ 6 ਅਕਤੂਬਰ 1636 ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਆਮ ਹਵਾਲੇ ਦੇਖੋ।

ਗੁਲਾਮ-ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਤੱਥ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਬੇਅੰਤ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 162 ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 2, ਪੰਨਾ 85, ਜਿਲਦ 5, ਪੰਨਾ 326, ਜਿਲਦ 6, ਪੰਨਾ 226, ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 120 ਅਤੇ ਜਿਲਦ 8, ਪੰਨਾ 54 ਤੋਂ ਸੰਪੂਰਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਅੰਨ ਦੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਵੀ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਿਯਮਕ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਪਾਬੰਦੀ ਦੀ ਇਕ ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ 6 ਜਨਵਰੀ 1645 (ਅਰਾਕਾਨ) ਦਾ ਇੰਦਰਾਜ ਦੇਖੋ। ਤੰਬਾਕੂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 211, ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 286, ਜਿਲਦ 4, ਪੰਨਾ 105 ਆਦਿ *ਮੈਥਵੂਲਡ* ਪੰਨਾ 1004 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਕਤੂਬਰ 6, 1634 ਨਵੰਬਰ 222, 1640 ਅਤੇ ਅਪ੍ਰੈਲ 26, 1643 (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਵਿਚ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ।

ਖੰਡ 6 ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀਹੀਣਤਾ ਇਕ ਆਮ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ *ਪਾਈਰਾਰਡ* (ਉਲਥਾ) ਅਧਿਆਇ 2, ਪੰਨਾ 203, ਡੇਲਾ ਵਾਲੇ ਅਧਿਆਇ 1, ਪੰਨਾ 157, *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 5 ਪੰਨਾ 221, ਜਿਲਦ 6 ਪੰਨਾ 230 ਆਦਿ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਪੰਨਾ 84 ਬੋਬਰੇ, ਪੰਨਾ 191 ਦੇਖੋ। ਕਾਫ਼ਲੇ ਨੂੰ ਕਈ ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਪਾਈਰਾਰਡ* (ਉਲਥਾ) ਅਧਿਆਇ 2, ਪੰਨਾ 245 ਜਾਂ *ਜੋਰਡੇਨ*, ਪੰਨਾ 173, ਇਸ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਲਈ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ*, ਅਪੈਂਡਿਕਸ 11, ਅਤੇ 13 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਅਤੇ *ਪੈਲਸਰਟ* ਪੰਨਾ 7, 8 ਦੇਖੋ। ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਬਿਰਤਾਂਤ 29 ਅਕਤੂਬਰ 1625 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਰਮੁਜ਼ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਅਪੈਂਡੈਕਸ 21 ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 17 ਸਤੰਬਰ 1645 (ਸੂਰਤ) ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਜਿਲਦ 4 ਪੰਨਾ* 118, 126 ਜਿਲਦ 6, ਪੰਨਾ 276 ਦੇਖੋ। ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਖਿੰਡੀ ਹੋਈ ਹੈ : ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਜਿਲਦ 6, ਪੰਨਾ 227 ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 11, 174, ਜਿਲਦ 2 ਪੰਨਾ 18, 19 ਅਤੇ ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 1, 27 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* ਸੀ। ਐਕਸ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 142, 208 ਜਿਲਦ 8, ਪੰਨਾ 37 ਅਤੇ ਜਿਲਦ 10 ਪੰਨਾ 301 ਦੇਖੋ।

ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਬਾਰੇ ਰੈਨੀਵਾਈਲ, ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 94 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉੱਤਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੀ ਆਰੰਭਿਕ ਸਥਿਤੀ *ਸਕੋਰਰ* ਪੰਨਾ 3-6 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ : ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਬਾਅਦ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 55, ਜਿਲਦ 8, ਪੰਨਾ 83, ਅਤੇ ਜਿਲਦ 9 ਪੰਨੇ 12, 19 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਖ਼ਾਤਮਾ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਮਈ 11 ਅਤੇ 16, 1661 ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਿਪਲੀ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਆਕਾਰ ਬਾਰੇ ਇਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰੈਲ 3 ਅਤੇ ਜੂਨ 1, 1644 (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਦੇਖੋ। ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਵਿਚਕਾਰ ਤਿੱਖੇ ਟਾਕਰੇ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਲਦ 8, ਪੰਨੇ 773, 205 ਦੇਖੋ। ਯੂਰਪੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਪਸੰਦ ਉਸ ਦੀ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਅਧਿਆਇ 1, ਪੰਨਾ 301 ਅਧਿਆਇ 7 ਪੰਨਾ 142 ਉਤੇ, ਹੋਰ ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਸਮੇਤ, ਵਲ ਟਵਿਸਟ (ਸੀ. xiiv) ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਮਜ਼ੋਰੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਸਤਰਬੰਦੀ ਦੀਆਂ ਖ਼ਰਾਬੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਪੂਰਬੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ

1. ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨਾਲ ਵਪਾਰ

ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਪਾਰਕ ਵਿਕਾਸ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਲਈ ਇੰਗਲੈਂਡ, ਫਰਾਂਸ ਅਤੇ ਨੀਦਰਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਨਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ-ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਵਪਾਰਕ ਭੂ-ਖੰਡਾਂ ਦਾ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਖਿਆਲ ਕਰ ਲੈਣਾ ਸੌਖਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੂਸੀ, ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਅਤੇ ਐਟਲਾਂਟਿਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਭੂਖੰਡਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲ ਸਾਡਾ ਘੱਟ ਹੀ ਸੰਬੰਧ ਹੈ : ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਕੈਸਪੀਅਨ ਅਤੇ ਕਾਲੇ ਸਾਗਰ ਦੇ ਰਸਤਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉੱਤਰ-ਪੱਛਮੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਅਸੀਂ ਵੋਲਗਾ ਰੂਪੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਵਿਉਂਤਾ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਜੋ ਪੂਰਬੀ ਵਸਤੂਆਂ ਬਾਲਟਿਕ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਲੰਡਨ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾ ਸਕਣ; ਪਰ ਇਹ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਅਮਲੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਨਾ ਬਣੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੈਨੂੰ ਰੂਸ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਕਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਰਨਣ-ਯੋਗ ਵਾਧੇ-ਘਾਟੇ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ। ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਭੂ-ਖੰਡ ਨੂੰ ਬੜੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਪੂਰਬੀ ਮਾਲ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਅਤੇ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਰਾਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪੰਦਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਇਹ ਐਟਲਾਂਟਿਕ ਭੂ-ਖੰਡ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਲ ਦਿੰਦੇ ਰਹੇ ਪਰੰਤੂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਖ਼ਰਚ ਕਾਰਨ ਵਪਾਰ ਘੱਟ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਐਟਲਾਂਟਿਕ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢਿਆਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲਾ ਪੂਰਬੀ ਮਾਲ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ, ਦਵਾਈਆਂ, ਅਤੇ ਅਨੋਖੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਿਜ਼ਬਨ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਰਸਤਾ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਨਾਲ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਵੱਸ਼ਕ ਹੀ ਇਕ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ। ਐਟਲਾਂਟਿਕ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਸਸਤਾ ਅਤੇ ਸੁਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਮਾਲ ਮਿਲਣ ਲੱਗ ਪਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਲ ਦਾ ਮੈਡੀਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਵੰਡ ਲੈਵੈਂਟ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਰਹੀ, ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰੀ ਲਿਜ਼ਬਨ ਅਤੇ ਅਲੈਪੋ ਜਾਂ ਸਿਕੰਦਰੀਆ ਤੋਂ ਆਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ ਜਿਹੜੀ ਲਿਜ਼ਬਨ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਸਨ।

ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਵਪਾਰਕ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨ ਨਾਲ ਹੋਰ ਕੌਮਾਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦੇ ਹੋਏ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਪੱਛਮੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਅਤੇ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਯੂਰਪ ਦੇ ਐਟਲਾਂਟਿਕ ਭੂ-ਖੰਡ ਦੀਆਂ ਥੋਕ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਵੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਹੋਣ। ਲਿਜ਼ਬਨ ਤੋਂ

ਉਤਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਦਵਾਈਆਂ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਉਪਜਾਂ ਵੀ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਨੀਲ, ਸ਼ੋਰਾ ਅਤੇ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਖੱਪਤ ਬਾਰੇ, ਜਿਹੜੀ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ-ਰੇਖਾ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦੇ। ਪੱਛਮੀ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਸਸਤੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਮੰਗ ਸੀ, ਲਾਭ ਪੁੱਜਾ, ਪਰ ਕਿਥੋਂ ਤੱਕ ਮਿਲਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਉਹ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਦਖ਼ਲ ਦੇਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈਆਂ। ਐਪਰ, ਲਿਜ਼ਬਨ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਬਾਰੇ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਕਹਿਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦੇ ਭੇਦ ਜਾਣ ਬੁਝ ਕੇ ਛੁਪਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜਾਂ ਮੁੱਲ, ਜਾਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਖੱਪਤਕਾਰ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੰਡ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ। ਵੰਡ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੇਵਲ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਹੁਤਾ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਮੁਰਾਕੋ, ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਜਾਂ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਗੀਆਨਾ ਤੱਟ ਨੂੰ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਨਟਵਰਪ, ਐਮਸਟਰਡਮ ਜਾਂ ਉੱਤਰੀ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਹੋਰਨਾ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ।

ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਲਿਜ਼ਬਨ ਨੂੰ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਅਕਾਰ ਦਾ ਮੋਟਾ ਜਿਹਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲੰਡਨ ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਰਿਕਾਰਡ ਆਫ਼ਸ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀਆਂ ਦੋ ਸੂਚੀਆਂ ਤੋਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀਆਂ ਸਾਲ 1602 ਅਤੇ 1603 ਵਿੱਚ, ਜਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਸਥਿਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਚਿਰ ਪਹਿਲਾਂ ਪੁੱਜੇ ਜਹਾਜ਼ੀ-ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ।[1] ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਇਹ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਚੋਰੀ-ਛਿਪੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਬਾਰੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਠੋਸ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ : ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਹ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਮਕਾਲੀ ਬਿਆਨ ਨਾਲ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਸਾਰ ਤੋਂ ਇਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਸ਼ਾਇਦ ਅਸਲੀਅਤ ਤੋਂ ਦੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ :-

ਗੋਆ ਤੋਂ ਲਿਜ਼ਬਨ ਗਿਆ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ

ਵਸਤੂ	ਇਕਾਈ	1602 (2 ਕਰੈਕਸ)	1693 (4 ਕੈਰੈਕਸ)	
ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ	ਕੁਇੰਟਲ = (130 ਪਾਊਂਡ)	9851½	25,582½	
ਨੀਲ	"	17½	809	
ਹੋਰ ਭਾਰ ਨਾਲ ਗਿਣੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ	"	889	ਕੁਝ ਨਹੀਂ	
ਸਿਲਕਾਂ	ਚੈਸਟ (ਪੇਟੀਆਂ)	303	931	1603 ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਗ
ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ	ਚੈਸਟ (ਪੇਟੀਆਂ)	86	—	ਵਜੋਂ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ
	ਵੱਡੀਆਂ ਗੱਠਾਂ	273	959	ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਸਿਲਕਾਂ
	ਛੋਟੀਆਂ ਗੱਠਾਂ	146	5314	ਆਦਿ ਦਰਜ ਹਨ।

1 ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੂਚੀਆਂ ਦੀ ਦਰਜੇਬੰਦੀ "ਸਟੇਟ ਪੇਪਰਜ਼, ਫੌਰਿਨ ਪੁਰਤਗਾਲ, ਜਿਲਦ 3, ਨੰਬਰ 7 ਅਤੇ 10 ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ 1513-1616 ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ 309 ਅਤੇ 327 ਵਜੋਂ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਉਨਾਂ ਦੇ ਉਤਾਰੇ ਲਈ ਮੈਂ ਮਿਸ ਈ. ਸਾਲਿਸਬਰੀ ਦਾ ਰਿਣੀ ਹਾਂ।

ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਸਤੂਰੀ, ਮੁਸ਼ਕ-ਕਪੂਰ, ਵਡਮੁੱਲੇ ਪੱਥਰ ਅਤੇ ਚੀਨੀ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਸਨ।

ਇਹ ਮਾਤਰਾ ਹਰ ਇਕ ਵਸਤੂ ਦੇ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਦੂਰੇਡੇ ਪੂਰਬੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਮਾਲ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਸਪਸ਼ਟ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੱਢ ਕੇ ਦੇਸੀ ਵਪਾਰਕ ਮਾਲ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ :-

ਵਸਤੂ	ਇਕਾਈ	1602	1603	ਸੰਭਵ ਸਾਧਨ
ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	ਕੁਇੰਟਲ	7598	21,349	ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੱਟ
ਸੁੰਢ[2]	"	?	—	
ਇਲੈਚੀਆਂ	"	82	—	ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ
ਨੀਲ	"	17½	809	ਗੁਜਰਾਤ ਜਾਂ ਆਗਰਾ
ਲਾਲ ਮੋਤੀ	"	27	—	ਗੁਜਰਾਤ
(ਲਾਕੂ ਏਕਾ)	"	55	—	ਸ਼ਾਇਦ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ
ਆਬੂਨੂਸ	"			ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪੂਰਬੀ ਅਫਰੀਕਾ
ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਮਾਲ	ਪੇਟੀਆਂ ਅਤੇ ਗੱਠਾਂ	ਸਾਰਾ ਮਾਲ	ਸਾਰਾ ਮਾਲ	ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਤੱਟਾਂ ਤੋਂ
ਵੱਡ-ਮੁੱਲੇ ਪੱਥਰ	—	?	?	ਕੋਈ ਪਛਾਣ ਨਹੀਂ : ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਹੀਰੇ ਅਤੇ ਮੋਤੀ ਭਾਰਤ ਤੋਂ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਭਾਵ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਕਠਿਨਾਈ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਇਹ ਸੂਚਕ ਹਨ, ਇਕ ਮੋਟਾ ਜਿਹਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। 1602 ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੇ ਨਾਂ ਹੇਠ ਇਹ ਮਾਲ ਅਲੱਗ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਗੱਠਾਂ ਜਾਂ ਪੇਟੀਆਂ ਦੇ ਆਕਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਕੋਈ ਸਾਧਨ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਹੀ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਜਾਂ ਪੱਛਮੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਮੋਟਾ ਕੱਪੜਾ ਹੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵੇਰਵੇ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਵੀ ਪੇਟੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ

2. 1602 ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਈ ਗਈ 1277 ਕੁਇੰਟਲ ਸੁੰਢ ਦਾ ਸਾਧਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਸੁੰਢ ਨਾਲੋਂ ਚੀਨੀ ਸੁੰਢਾ ਵਧੇਰੇ ਪਸੰਦ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਜੇ ਸਾਰੀ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਸ ਮਾਲ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਸੁੰਢ ਚੀਨ ਤੋਂ ਆਈ ਹੋਵੇਗੀ।

ਵਰਤਣ ਜਾਂ ਵੰਡਣ ਲਈ ਮਲਮਲਾਂ ਜਾਂ ਰੰਗਦਾਰ ਕੱਪੜੇ ਧੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ ।[3] ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ 1603 ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਕਾਰੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਪੇਟੀਆਂ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਗੱਠਾਂ "ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ, ਸੂਤੀ ਮਾਲ, ਸਿਲਕਾਂ ਆਦਿ" ਵਜੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਇਕ ਥਾਂ ਇੱਕਠੀਆ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੇ ਅੰਕੜੇ ਠੀਕ ਮੰਨ ਲਏ ਹੋਣ ਤਾਂ, ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਮਾਲ ਦਾ ਇਕ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਾਗ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਸਿਲਕੀ ਮਾਲ, ਜਾਂ ਪੇਟੀਆਂ ਜਾਂ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚ ਬੰਦ ਫੁਟਕਲ ਵਸਤੂਆਂ ਹੋਣ । ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰਖਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਿਜ਼ਬਨ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਦੂਰ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਵੰਡਣ ਲਈ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ, ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਜਿਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਅਮਰੀਕਾ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਮੋਟਾ ਮਾਲ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ । ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਨੀਲ, ਨਾਲ ਮੋਤੀ, ਇਲੈਚੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਹੀਰੇ ਅਤੇ ਮੋਤੀਆਂ ਨਾਲ ਆਬਨੂਸ ਅਤੇ ਸੁੰਢ ਵੀ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ ।

ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਪਾਸ ਚਲਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਕ ਵਸਤੂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਇਸ ਬਦਲੀ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਹਿੱਤਾਂ ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਿਆ । ਇਹ ਛੋਟ ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੋਂ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਹੈ । ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਲਿਜ਼ਬਨ ਨੂੰ ਆਈ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਇਸੇ ਭੂ-ਖੰਡ ਦੀ ਉਪਜ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਿਆਂ ਨਾਲ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਧੀਨ ਕੋਚੀਨ ਅਤੇ ਨੇੜੇ-ਤੇੜੇ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ । ਸਮਾਟਰਾ, ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਦੇ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੀ ਸ਼ਾਹੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦੇ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਸੀ ਭੇਜਦੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਇੱਕਲੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਹੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਕਰਦੇ ਰਹੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਹ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ[4] ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ

---

3. ਇਹ ਸੋਚਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕਾਰਨ ਹਨ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਆਕਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਸਨ ਪਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹ ਬਾਅਦ ਦੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਿਆਰ ਨਾਲੋਂ ਸ਼ਾਇਦ ਬਹੁਤ ਛੋਟੀਆਂ ਸਨ। ਜਿਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਹਾਜ਼ ਲੱਦੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਉਸ ਦਾ ਇੰਨਸੋਟਲ (ਸੀ. 92) ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ । ਦਰਅਸਲ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਰਸਲ ਆਵਾਜਾਈ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਉਤਸ਼ਾਹ ਅਧੀਨ ਲਿਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ ਡੇਲਾ ਵਾਲ ਨੇ (ਪੰਨਾ 60 ਵਿੱਚ) ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਦੇ ਬੜੇ ਆਕਾਰ ਉਤੇ "ਐਨੀ ਬੜੀ ਜਿਨੀ ਕਿ ਇਕ ਰੋਮਨ ਬੱਘੀ ਹੋਵੇ" ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ । ਇਸ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਿਜਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਗੱਠਾਂ ਨੂੰ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਡੀ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਸਲੀ ਆਕਾਰ ਇਕ ਕਿਆਸ ਹੈ ।

4. ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ (ਹਾਉਟਮੈਨ ਪੰਨਾ 105) ਦੀ ਇਕ ਅਨੋਖੀ ਵਾਰਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਜਾਵਾ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਚੀਨ ਦੇ ਸਮਰਾਟ ਨੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪਰਜਾ ਲਈ ਛੱਡ ਦੇਣ ਲਈ ਪੈਸੇ ਦੇ ਦਿੱਤੇ । ਇਸ ਵਾਰਤਾ ਦੇ ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕ ਮਖੌਲ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਸਲੀਅਤ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ : ਮੋਚਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਚੀਨੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਝਗੜਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਜਾਵਾ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਪੱਛਮ ਵੱਲ ਪਰਤਾਉਣ ਨਾਲ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦਾ ਮਾਲ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਡਰਾਵੇ ਨੂੰ ਕੈਂਟਨ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰਾਜਨੀਤਕ ਵਿਰੋਧ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਹੋਵੇ । ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਤੱਕ ਇਸ ਦੀਪ ਦੀ ਉਪਜ ਵਧੇਰੇ ਚੀਨ ਨੂੰ ਗਈ ।

ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਤੋਂ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ : ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਪਹਿਲੇ ਸਫ਼ਲ ਨਾ ਹੋਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਨਾਲ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਹੀ ਵਿਘਨ ਪੈ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਭਾਰਤ ਪਾਸ ਆ ਗਿਆ। ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਜਾਂ ਸਮਾਯੋਜਨ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਬੀਜਣ ਦੇ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਚਾਰ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ : ਮੰਗ ਬਹੁਤੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਦੀ ਉਪਜ ਵੱਧ ਗਈ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਘਾਟ ਹੋਈ।

ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਅਸਥਾਈ ਘਾਟਾ ਡੱਚਾਂ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਇਸ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਕਿ ਡੱਚ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਇਸਦੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰੱਖਣ ਦੇ ਇੱਛਕ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਸਥਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਅਸਫ਼ਲ ਯਤਨ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦੱਸੇ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਬਿਆਨ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਾਲੀਕਟ ਨੂੰ ਅਯੋਗ ਦੇਖਿਆ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਪਰਾਲਾ ਕੀਤਾ, ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਤੇ ਖਰਚਾ ਬਹੁਤ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਨਿਰਾਸ਼ਤਾਵਾਂ ਪਿਛੋਂ, ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਇਕ ਮੰਡੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਜਿਥੋਂ ਕਿ ਉਹ ਯੂਰਪ ਲਈ ਮਾਲ ਲੈ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਪਰੰਤੂ ਕਈ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਪੇਸ਼ ਆਈਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਉਤੇ ਖਰਚ ਬੈਨਤਮ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਨਾਲੋਂ ਦੋ ਗੁਣਾ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ। ਸਾਲ 1630 ਵਿੱਚ ਬੈਨਤਮ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੂੰ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ। ਐਪਰ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ, ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨਾਲ ਮੈਤਰੀ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਜਾਣ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਆਪਣੇ ਹੱਥ ਲੈ ਲਿਆ ਗਿਆ : 1640 ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਅਸੀ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੋਨਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੱਟ ਉਤੇ ਅਤੇ ਕੋਨਕਨ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਉਤੇ ਮਾਲ ਖਰੀਦਦੇ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਖਾਨਾ ਸਥਿਤ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੋਚੀਨ ਉਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਆਸਾਂ ਮੁੜ ਬੱਝੀਆਂ, ਪਰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇਣ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਨਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਸਥਾਈ ਘਾਟੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨੀਲ, ਸ਼ੋਰਾ, ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਤੋਂ ਹੋਏ ਲਾਭ ਨੂੰ ਸਨਮੁੱਖ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਬਾਕੀ ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

2. ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਕਾਰ

ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਵੇਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਕਾਰ ਬਾਰੇ ਇਕ ਠੀਕ ਆਸ਼ੇ ਉਤੇ ਪੁੱਜਣ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਕੋਈ ਸੌਖੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਭਾਗ ਦੇ ਆਕਾਰ ਬਾਰੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਸੰਦੇਹ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਮੁੱਖ ਕਠਨਾਈ ਡੱਚਾਂ

ਦੇ ਅਪਣਾਏ ਹੋਏ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਢੰਗ ਤੋਂ ਅਤੇ ਉਸ ਰੂਪ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰਨਾ ਪਸੰਦ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੋਨਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਦੀਪਾਂ ਤੋਂ, ਚੀਨ ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਮਾਲ ਲਿਆ ਕੇ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਇੱਕਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਵਰ੍ਹੇ ਪਿਛੋ ਬੇੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੇੜਿਆਂ ਦਾ ਮਾਲ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਅਜੇ ਤੱਕ ਅਣਛਪੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ ਸੰਭਾਲੇ ਹੋਏ ਨਾ ਹੋਣ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਜਾਂ ਮੁੱਲ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਭੇਜਿਆ ਹੋਇਆ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਦਰਜ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਨੀਲ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕੇਵਲ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਢੰਗ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਲਈ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿਚੋਂ ਯੂਰਪ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਗੱਠਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰਿਆਂ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਇਕ ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਨਵੰਬਰ 1642 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ੀ-ਮਾਲ ਵਿੱਚ 597 ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ, 498 ਕੱਚੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਅਤੇ 538 ਸਾਫ਼ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀਆਂ ਬੋਰੀਆਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਸੂਤ, ਕਣਕ, ਲੋਹਾ ਅਤੇ ਬਾਰੂਦ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ। ਆਖਰੀ ਤਿੰਨ ਵਸਤੂਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਜਾਂ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣੀਆਂ ਸਨ। ਸੂਤ ਬਾਰੇ ਸ਼ੰਕਾ ਹੈ, ਪਰ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਤੋਂ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਖ਼ਾਸ ਮਾਲ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਸੀ। ਨੀਲ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਪਰ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਥੜੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਨਿਰਾ ਕਿਆਸ ਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਹੀ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਸਤੂਆਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਕੁਝ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਾ ਸਕਦੇ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਕ ਹੋਰ ਵੀ ਗੁੰਝਲ ਹੈ। ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰਤ ਕਰਨ ਦਾ ਅਮਲ ਭਾਵੇਂ ਆਮ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਅਟੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਡੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੋਨਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਯੂਰਪ ਗਏ, ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਸੀਂ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੋਂ 1615 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹੇ-ਥੋੜ੍ਹੇ ਵਕਫ਼ਿਆਂ ਮਗਰੋਂ ਲਗਭਗ ਅਤੇ 1623 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ।[5] 1620 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਸਿਧੇ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ : 1626 ਵਿੱਚ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਇਸ ਅਮਲ ਉਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ : ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਪਿੱਛੋਂ ਇਹ ਪਾਬੰਦੀ

5. ਅਪੈਂਡਿਕਸ ਬੀ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬੀਜਕਾਂ ਤੋਂ . ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਕੁਝ ਸਾਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ।

ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਾ ਦਿਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਮੁੜ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਮੁਕੰਮਲ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਇਸ ਲਈ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਬਟਾਵੀਆ ਰਾਹੀਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਸਹੀ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾ ਵੀ ਲਾ ਸਕੀਏ ਤਾਂ ਵੀ ਕੁਲ ਜੋੜ ਉਨ੍ਹਾਂ ਘੱਟ,ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੰਨਾ ਮਾਲ ਸਿੱਧਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਗਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਗੁੰਝਲਾਂ ਘੱਟ ਗੰਭੀਰ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪਿਛੋਂ ਆਕੇ ਆਰੰਭ ਹੋਈ[6] ਅਤੇ 1648 ਤੱਕ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਗਭਗ ਕੁਲ ਆਕਾਰ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਭਾਵੇਂ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਮਾਲ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਬੈਨਤਮ ਦੇ ਰਾਹ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ।

ਇਸ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਮੁੜ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਨਵੀਨ ਪੱਧਰਾਂ ਤੋਂ ਦੇਖਣ ਨਾਲ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਵਸੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖੱਪਤ ਸੀਮਿਤ ਸੀ : ਪਰ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਫਰਾਂਸ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਵਸੋਂ ਸੀ, ਉਹ ਆਪਣੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ ਲੰਡਨ ਵੱਲ ਝਾਕਦੇ ਸਨ। ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਲੰਡਨ ਨੇ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਮੰਗਿਆ ਉਸ ਦੀ ਕਿਸਮ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਫਰਾਂਸ ਦੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮੰਗ ਦਾ ਉਸ ਅਨੁਮਾਨ ਵਿਚ ਚੋਖਾ ਹੱਥ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਸਾਰੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀ ਖੱਪਤ ਦੇ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਭਾਗ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਕਈ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਲੰਘਿਆ ਲਗਭਗ 1620 ਤੱਕ ਨੀਲ ਅਤੇ ਫੁਟਕਲ ਵਸਤੂਆਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਵਪਾਰ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧਿਆ। 1630 ਤੋਂ 1637 ਤੱਕ ਮਹਾਨ ਕਾਲ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਭੇਜੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਉਪਰ ਪਿਆ : ਪਰ 1638 ਤੋਂ 1653 ਤੱਕ ਬੜੇ ਨਿਗਰ ਨਿਰਯਾਤ ਸਨ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਮੁੱਖ ਵਸਤੂਆਂ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ, ਨੀਲ, ਅਤੇ ਸੂਤ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼ੋਰਾ, ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ, ਖੰਡ, ਸੁੰਢ, ਲਾਖ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਵੀ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। 1653 ਪਿਛੋਂ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਵਪਾਰ ਲਗਭਗ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ। ਵਪਾਰ ਨਿੱਜੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਖੋਲ੍ਹ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਅਸੰਭਵ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ 1657 ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਇਹ ਇਸ ਦੀ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਪੂੰਜੀ ਉਸਾਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲਤਾ ਪਿੱਛੋਂ ਹੋਈਆਂ। ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅਖੀਰਲੇ ਦਸ ਸਾਲ ਪੂਰਬੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟਾਂ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਹੱਤਤਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਤੇਜ਼ ਪਰਿਵਰਤਨ ਕਾਰਨ

---

6. ਥੋਨੀਟੋ ਜਿਹੜਾ 1649 ਵਿੱਚ ਗਿਆ "ਸਮਰਾਟ ਹੀ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਸੂਰਤ ਦੇਸ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਪਹਿਲਾ ਜਹਾਜ਼ ਸੀ" (*ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ*) ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਸਿੱਧੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਿਆ ਕਿ ਇਸ ਕੰਮ ਨੂੰ ਕਦੇ ਅਮਲ ਵਿਚ ਲਿਆਂਦਾ ਵੀ ਸੀ।

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਨ। ਬੰਗਾਲੀ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣਾ ਕਿ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲੋਂ ਮਦਰਾਸ ਦਾ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਵਧੇਰੇ ਪਸੰਦ ਸੀ, ਨੀਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਤਬਾਹੀ ਜਿਸ ਲਈ ਸੂਰਤ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀ, ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਊਣਤਾਈਆਂ ਵਰਗੇ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨੇ ਮਿਲਕੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਪ੍ਰਸਿੱਧੀ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਬਣੀ ਰਹੀ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਪੱਖ ਰੋਇਲ ਏਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੇ ਮਾਲ ਦੇ ਬੀਚਕ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ 1618-19 ਦੇ ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮਾਲ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਦੀ ਕੀਮਤ 720,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ (2,88,000 ਰੁਪਏ) ਸੀ ਫਰਵਰੀ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਚਲਿਆ[7] :-

ਨੀਲ	ਮੂਹ:	ਮੂਹ:	ਮੂਹ:
ਸਰਖੇਜ਼	351,600		630,300
ਬਿਆਨਾ	278,700		
ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ	....		77,000
ਵਧੀਆ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਅਤੇ ਨਮੂਨੇ	....		7,600
ਗੂੰਦ ਲਾਖ	....		3,000
ਮੋਹਰਾਂ ਲਾਉਣ ਵਾਲੀ ਲਾਖ	....		200
ਪੀਸੀ ਹੋਈ ਹਲਦੀ	....		150
ਵੱਡਮੁਲੇ ਪੱਥਰ ਅਤੇ	....		1750
ਕੁੱਲ ਜੋੜ			720,000

ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕੁਝ ਨੀਲ ਦਾ ਧੂੜਾ ਜਿਸ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਫੜਿਆ ਹੋਇਆ ਕੁਝ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਵੀ ਸੀ।

7. ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਅੰਕੜੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼*, ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 61 ਵਿੱਚ ਛਪੇ ਹੋਏ ਬੀਚਕ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ : ਇਥੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਮੈਂ ਅੰਕੜੇ ਪੂਰੇ ਕਰਕੇ ਲਿਖੇ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪੈਸੇ ਦੀਆਂ ਕਸਰਾਂ (ਐਸ) ਤੱਕ ਵੇਰਵੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਹਿਮੂਦੀ ਦਾ ਮੁਲ 2/5 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕੈਲੰਡਰ ਸਾਲ ਨਾਲੋਂ ਮੌਸਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਗਿਣਨਾ ਠੀਕ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਦਰਅਸਲ ਇਹ ਮੌਸਮੀ ਸੀ : ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਸਾਰੇ ਸਾਲ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਸੰਬਰ ਜਾਂ ਜਨਵਰੀ ਵਿੱਚ ਹਾਲਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* (ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ xxxiv ਅਤੇ ਜਿਲਦ 7 ਪੰਨਾ 19) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਕੈਲੰਡਰ ਸਾਲ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਈਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰ ਅਸਲੀਅਤ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਅਨਿਯਮਕ ਸੀ। ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 1639 ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਜਹਾਜ਼ ਦਿਖਾਏ ਹੋਏ ਹਨ, 1640 ਵਿਚ ਦੋ ਅਤੇ 1641 ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਹੋਇਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਰਅਸਲ ਦੋ ਜਹਾਜ਼ਾਂ 1638-39 ਵਿੱਚ ਦੋ 1639-40 ਵਿੱਚ ਦੋ ਅਤੇ 1640-41 ਵਿੱਚ ਇਕ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਦਾ 7/8 ਭਾਗ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਸਤੂ ਦਾ ਭਾਰ 200 ਟਨ ਤੋਂ ਵਧ ਸੀ।[8] ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣਾ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣਾ ਆਰੰਭ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1622 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਨੀਲ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਤੋਂ ਝਾੜ ਪਈ ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੂਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਬਹੁਤਾ ਉਤਾਵਲਾ ਸੀ। 1618-19 ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਫਿਰ 1619-20 ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਜਹਾਜ਼ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 560,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਜਾਂ 2¼ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਮਾਲ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਲਗਭਗ 2½ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।

ਨੀਲ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਬਹੁਤੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਨਾ ਰਹੀ। ਛੇਤੀ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਬਹੁਤੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਵਿਕ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਅਗਲੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਅੱਧ ਤੱਕ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਨੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਦੋ ਮੁੱਖ ਵਿਚੋਂ ਨੀਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਇਕ ਥਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਬੀਜਕ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ, ਪਰੰਤੂ 1625 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਲਗਭਗ 1,500,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ (6 ਲੱਖ ਰੁਪਏ) ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਰੋਇਲ ਏਨ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਮਾਲ ਨਾਲੋਂ ਦੂੰਗਣਾ ਸੀ। ਸੂਚੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੇ 200,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਥਾਨਾਂ ਦਾ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਛੇ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਾਲੋਂ ਪੰਦਰਾਂ ਗੁਣਾਂ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਹੋਂਦ ਅਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦਾ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਡੀ ਪੱਧਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਸਥਿਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ 1627-28 ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਚਾਰ ਜਹਾਜ਼ 160,000 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਗਏ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਪਹਿਲੇ ਕਿਸੇ ਸਾਲ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਸੀ : ਜਦੋਂ ਕਿ 1628-29 ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਛੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ 104,500 ਪਾਊਂਡ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਨਾਂ ਮੌਸਮਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਭੇਜੀ ਹੋਈ ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਮੁੜ-ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਵਜੋਂ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪਰ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਅਨੁਸਾਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 6 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਕ ਪੱਧਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਹੋ ਗਈ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੈ।

ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਸ ਦੌਰ ਦਾ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਨਾਲ ਅਚਨਚੇਤ ਅੰਤ ਹੋ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗੜਬੜ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭਾਰਤ ਦੇ

8. ਨੀਲ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਬਿਲਟੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਤਿੰਨਾਂ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਚੌਥੀ ਬਿਲਟੀ ਕੇਵਲ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਇਸ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾਲ ਗਿਣਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਲਗਭਗ ਉਨਾ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿੰਨਾ ਕਿ ਵਜ਼ਨ ਵਾਲੀ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਬਿਲਟੀ ਦਾ ਸੀ।

ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਤੋਂ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਬੜੀ ਕਠਨਾਈ ਨਾਲ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਲਗਭਗ 1637 ਤਕ ਬਹਾਲ ਹੋ ਗਈ, ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਗਰੋਂ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਚਾਲ ਦਾ ਤਿੰਨ ਲਗਾਤਾਰ ਮੌਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਬੀਜਕਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜੇ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰਖੇ ਹੋਏ ਹਨ।[9] ਇਹ ਲਿਖਤਾਂ ਬਹੁਤ ਲੰਮੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਖਿਪ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲੰਡਨ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

	1638-39(ਰੇਇਲ ਮੇਰੀ ਅਤੇ ਸਵੈਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ)	1939-40(ਡਿਸਕਵਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ)	1640-41 (ਕਿਸਪੀਅਨ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ)
ਮਾਲ ਦਾ ਕੁਲ ਮੁੱਲ	1,405,200	816,200	1,89,100
ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ	909,500	398,300	419,000
ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਮੁੜ ਨਿਰਯਾਤਾਂ	445,700	417,000	770,100
ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਵੇਰਵਾ			
ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ	412,400	198,300	205,200
ਸੂਤੀ ਧਾਗਾ (ਸੂਤ)	53,800	20,200	2,100
ਨੀਲ	362,300	118,900	206,200
ਸ਼ੋਰਾ	17,000	5,500	—
ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	101,200	—	—
ਖੰਡ	8,000	46,700	—
ਸੁੰਢ	3,300	8,700	—
ਫੁਟਕਲ	1,500	—	5,500
ਮੁੜ-ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ			
ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ	409,900	417,900	728,200
ਬੈਨਤਮ ਦੀ ਖੰਡ	3,100	—	—
ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	—	—	39,900
ਕੁਆਰਗੰਦਲ, ਰਸਗੰਧ ਆਦਿ	2,700	—	2,000
ਅਣਵਿਕਿਆ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਮਾਲ ਵਾਪਸ ਆਇਆ	30,000	—	—

9. ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੀਜਕ ਓਰਿਜਨਲ ਕੋਰਸਪੋਂਡੈਂਸ ਨਾਲ ਨੰਬਰ 1656, 1725 ਅਤੇ 1761 ਵਜੋਂ ਲਗੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਤਾਰੇ ਲਈ ਮੈਂ ਮਿਸ ਐਲ. ਐਮ: ਐਨਸਟੇ ਦਾ ਰਿਣੀ ਹਾਂ। ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਅੰਕੜੇ ਪੂਰੇ ਕਰਕੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ।

ਰੋਇਲ ਮੇਰੀ ਅਤੇ ਸਵੈਨ ਜਹਾਜ਼ 1638-39 ਦੇ ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਲੈ ਗਏ ਅਤੇ 1640-41 ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਕ੍ਰਿਸਪੀਅਨ ਹੀ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਡਿਸਕਵਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਲੰਡਨ ਨਾਮੀ ਜਹਾਜ਼ ਵੀ ਗਿਆ। ਲੰਡਨ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਬੀਚਕ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 368,00 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਮਝ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ ਦੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਸੀ ਅਤੇ ਡਿਸਕਵਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਅਟਾ-ਸਟਾ 250,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਜਮਾਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਸ ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਕੁਲ ਭਾਰਤੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਲਗਭਗ 650,000 ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੌਸਮਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ 3¾, 2½ ਅਤੇ 1¾ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਬੀਚਕ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 1638-39 ਦਾ ਮਾਲ ਬਹੁਤ ਹੀ ਉਚੇ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਅਸੀਂ 2½ ਤੋਂ 3 ਲੱਖ ਤੋਂ ਵਧ ਨਹੀਂ ਗਿਣ ਸਕਦੇ, ਜਾਂ ਉਸ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਅੱਧਾ ਜਿਹੜਾ ਕਾਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਕ ਅਗਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਹ ਘਟਿਆ ਹੋਇਆ ਆਕਾਰ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਬਹਾਲ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਪਰ ਵਸੋਂ ਘੱਟ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਦਾ ਦਰਜਾ ਵੀ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਨੀਵਾਂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ : ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਬੁਣਨ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਮੁੜ ਸੁਰੀਜਤ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਯੂਰਪ ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਬਹੁਤਾ ਮਾਲ ਸਿੰਧ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਉਪਜ ਸੀ।

ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਮੈਂ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਕਾਸ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਿਆ। 1642-43 ਅਤੇ 1643-44 ਦੇ ਮੌਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਕੁਲ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਕਰਮਵਾਰ ਲਗਭਗ 1,200,000 ਅਤੇ 920,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1647-48 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ 1,100,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸੀ ਅਤੇ 1648-49 ਵਿੱਚ ਵੀ ਲਗਭਗ ਇਹੀ ਅੰਕੜੇ ਸਨ। ਹੁਣ ਈਰਾਨੀ ਸਿਲਕ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅੰਕੜੇ 1638-40 ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਡੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹੋਣ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਪੱਧਰ ਕਾਇਮ ਨਾ ਰਿਹਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ 1652-53 ਤੱਕ ਦੇ ਮੌਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਮਵਾਰ ਕੇਵਲ 574,000, 530,000 740,000 ਅਤੇ 507,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦਾ ਮਾਲ ਬਾਹਰ ਗਿਆ : ਅਤੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੜ-ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਬੜਾ ਭਾਗ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। 1653-54 ਤੋਂ 1657-58 ਤੱਕ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਗਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗੇ ਕਾਰਨ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵੱਧ ਗਈਆਂ ਹੋਣ, ਕਿਉਂਕਿ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦੇ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਰਨ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਹੀਣ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਸਥਿਤੀਆਂ ਸਾਲ 1658 ਵਿੱਚ ਲੋਪ ਹੋ ਗਈਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਮਿਲ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ। ਇਸ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਤਿੰਨਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਮਵਾਰ ਲਗਭਗ 1,150,000, 1,400,000 ਅਤੇ 450,000 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ : ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁੜ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਕੋਈ ਮਹੱਤਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 1638-40 ਦਾ ਪੱਧਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬਹੁਤ ਪਿੱਛੇ ਰਹਿ ਚੁੱਕਾ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਅੱਜ ਤੱਕ ਵੀ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਦਰਜਾ ਮੁੜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ।

ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਰਵੇਖਣ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ 1635 ਅਤੇ 1647 ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਰਟੀਨ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫਰ ਸਫਲ ਹੋਏ, ਇੰਗਲੈਂਡ ਭੇਜੀ ਗਈ ਉਪਜ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋਰ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲੀ ਖਾੜੀ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਕੇਵਲ ਸਾਲ 1649 ਤੋਂ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣੀਆਂ। 1649-50 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮੌਸਮ ਪਿਛੋਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ 50,000, 96,000, 85,000 ਅਤੇ 1,30,000 ਰੁਪਏ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਲਗਭਗ ਇਕ ਲੱਖ ਤੱਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਭਾਗ ਮੁੜ-ਨਿਰਯਾਤ ਹੋਇਆ। 1654 ਤੋਂ 1657 ਤੱਕ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਜਦੋਂ ਲਗਭਗ ਵਪਾਰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੀ ਸੀ, ਕੋਈ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਪਰਾਲੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਇਸੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਕੁਲ ਬਾਕੀ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਬਹੁਤ ਵਧ ਗਿਆ ਸੀ। 1658 ਲਈ 35,000 ਪਾਉਂਡ ਜਾਂ ਲਗਭਗ 3 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮੰਗ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪੱਧਰ ਕਾਇਮ ਰਖਿਆ ਗਿਆ, ਭਾਵੇਂ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਲਿਖੇ ਹੋਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੱਸੇ ਗਏ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕੁਲ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਜਿਹੜਾ ਵਪਾਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਉਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਠਕਾਂ ਦੇ ਗੋਚਰੇ ਕੀਤੇ ਹਨ :-

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਨਿਮਨ ਲਿਖਤ ਹਨ। (ਲੱਖਾਂ ਰੁਪਇਆਂ ਵਿੱਚ)

ਸਮਾਂ	ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਤੋਂ	ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲੀ ਖਾੜੀ ਤੋਂ	ਜੋੜ
ਲਗਭਗ 1620	2½	—	2½
ਲਗਭਗ 1628	6	—	6
ਲਗਭਗ 1643-48	3½	—	3½
ਲਗਭਗ 1649-53	2	1	3
ਲਗਭਗ 1650-60	5	3	8

ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਧਾਰਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਵਧ ਤੋਂ ਵਧ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 1625 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਇਹ ਵਪਾਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਲਗਭਗ 1615 ਤੋਂ

ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਪਾਰ ਦੀ ਇਸ ਸ਼ਾਖਾ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਣ ਤੋਂ ਤੀਹ ਸਾਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲੇ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਹਾਲੈਂਡ ਨੂੰ ਉਪਜ ਜਾਂ ਸਿੱਧੀ ਅਤੇ ਜਾਂ ਬਟਾਵੀਆਂ ਦੇ ਰਸਤੇ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਡੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਛੇਤੀ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਗਏ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਇਥੇ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵੈਨਗੁਰਲਾ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਕੋਰਟੀਨ 'ਜਹਾਜ਼ ਐਸੋਸ਼ੀਏਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸੀ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਰਮੁੱਖਤਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਰਵਉੱਚਤਾ ਸ਼ਾਇਦ ਭਾਰਤੀ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀਆਂ ਕੇਵਲ ਸਾਧਾਰਨ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕਾਂ ਦੇ ਜਾਣੂ ਪਾਠਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸਚਰਜ ਲਗੇ, ਪਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਨਾਂ ਲਈ ਇਹ ਇਕ ਆਮ ਸਥਿਤੀ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਆਪਣੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਟਾਕਰਾਕਾਰਾਂ ਦੀ ਗਰੀਬੀ ਅਤੇ ਅਯੋਗਤਾ ਬਾਰੇ ਮਖੌਲਾਂ ਨਾਲ ਭਰੇ ਪਏ ਹਨ, ਉਥੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਖਾਰਮਈ ਅਤੇ ਈਰਖਾਮਈ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਮਹੱਤਤਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਉਦਾਹਰਣ ਦੇਣੇ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣਗੇ। ਸਾਲ 1622 ਵਿੱਚ ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ "ਡੱਚ ਆਪਣੀ ਸ਼ਾਨ ਵਿੱਚ ਸਾਡੀਆਂ ਵਰਤਮਾਨ ਦੁਰਗਤੀਆਂ ਉਤੇ ਮਖੌਲ ਉਡਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੀ ਡਿਊਕ ਦੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਦੀ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਮ ਚਰਚਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਅਤੇ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਨਿੰਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਗੱਲ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਠੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਸਾਧਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦਾ ਦਸਵਾਂ ਭਾਗ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਆਮ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।" ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ, ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇਜਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ 1630-33 ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀ ਸੀ : ਫੋਸਟਰ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਲਿਖਤ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲੇ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਸਿਆਣਪ ਅਤੇ ਸਾਵਧਾਨੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਹਾਨ ਸਾਧਨਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਸਰਬਉੱਚਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ - ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਨਾਲ ਤਿੱਖਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਉਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਮੁਲਾਜਮਾਂ ਨੂੰ ਸਿਲਕ, ਨੀਲ, ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਬੋਲੀ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਹਰਾਉਂਦੇ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ। ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯੂਰਪੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪਛਾੜ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।" ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਸੀ ਫੋਸਟਰ 1637-41 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ "ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਬਲ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਬੂਤ ਹਨ; ਅਤੇ ਇਹ ਕੇਵਲ ਜਲ ਸੈਨਾ ਅਤੇ ਫ਼ੌਜੀ ਸੱਤਾ ਬਾਰੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਸਾਧਾਰਨ ਵਣਜ ਬਾਰੇ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਜੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਫ਼ੌਜ ਉਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਧਨ ਖਰਚ ਕਰਕੇ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਿਰੋਧੀਆਂ ਨੂੰ ਮਾਤ ਪਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਧਨ ਸੀ।" ਸਾਡੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਦੱਸੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 1644 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਇਨ੍ਹਾਂ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ

ਵੀ ਕੇਵਲ ਡੱਚ ਹੀ ਵੱਧਦੇ ਫੁੱਲਦੇ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਆਪਣੇ ਉਦਯੋਗ, ਸਬਰ, ਅਣਥੱਕ ਮਿਹਨਤ, ਅਤੇ ਅਟੱਲ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਨਾਲ ਮਨ ਭਾਉਂਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।" ਉਸੇ ਸਾਲ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਰਿਪੋਰਟ ਆਈ ਕਿ ਡੱਚ ਇੰਨੇ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਹੋ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰਾ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ।" ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹੀ ਖ਼ਬਰ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਕਮੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਅੰਗਰੇਜ਼" ਇਥੇ ਦੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਮਹਾਨ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ, ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਲਈ ਵੀ ਇਹੀ ਕਥਨ ਬਹੁਤ ਕਰਕੇ ਲਾਗੂ ਹੈ।

ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਬਾਰੇ ਮੁਕੰਮਲ ਚਰਚਾ ਸਾਨੂੰ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਲੈ ਜਾਏਗੀ[10] ਪਰ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਅਨੁਮਤੀਆਂ ਇਸ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਾਕਰਾਕਾਰ ਵਪਾਰਕ ਸੁਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਬਹੁਤੀ ਪੂੰਜੀ ਹੋਣੀ ਇਕ ਅਵੱਸ਼ਕ ਤੱਥ ਹੈ। ਲਗਭਗ ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਧਨ ਦੀ ਗੰਭੀਰ ਥੁੜ ਰਹੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਪਾਸ ਰਕਮਾਂ ਵਿਆਜ ਉਤੇ ਉਧਾਰ ਵੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਚੀਨ ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਪੂੰਜੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਲਈ ਵਰਤਣ ਯੋਗ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਉਹ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਈਰਾਨ ਦੀ ਲੌਂਗਾਂ, ਜੈਵਤਰੀ, ਜਾਂ ਜਾਫਲ ਦੀ ਭਾਰਤੀ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਚੀਨ ਅਤੇ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਭਾਗ ਲਈ ਵੀ ਸੋਨੇ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਇਕ ਠੋਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਨੇ ਸਾਰੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਧਿਕਾਰ ਵਰਤੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਦਿਲ ਅਤੇ ਦਿਮਾਗ ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਏਜੰਸੀਆਂ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਲੜਾਈ-ਝਗੜੇ ਕਰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ, ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਗ੍ਰਹਿਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਰਤ ਹੋ ਜਾਣ ਦੇ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਪਿੱਛੋਂ ਉਥੇ ਫੈਸਲੇ ਆਏ ਹੋਣ। ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਘੋਖਣ ਵਾਲਾ ਹਰ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਪੱਕੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਏ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਲ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਆਕਾਰ ਦਾ ਕੁਝ ਅਨੁਮਾਨ ਬਟਾਵੀਆਂ ਅਤੇ ਤਾਇਵਾਨ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ (ਸੋਨਾ, ਚਾਂਦੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ) ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ, 1635 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ, ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਲਾਗਤ ਦਸ ਲੱਖ ਗਿਲਡਰਾਂ ਤੋਂ ਵਧ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਸਿੱਕੇ ਦੇ

10. ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਸੰਬੰਧੀ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ ਅਪੈਂਡਿਕਸ 'ੲ' ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ।

ਬਦਲੀ ਦੇ ਆਮ ਦਰ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਭਗ 9¼ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। 1641 ਅਤੇ 1645 ਵਿਚਕਾਰ ਇਹ ਮੁਲ ਲਗਭਗ ਦੁੱਗਣੇ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ 18 ਲੱਖ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਲਗਭਗ 30 ਲੱਖ ਤੱਕ ਵੱਧ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਦੇ ਖਾਤਿਆਂ ਵਿਚ ਦਰਜ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਚਾਲੂ ਕੀਮਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਭਲੀ ਭਾਂਤ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਕੇਵਲ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਗੋਂ ਇਹ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲ ਵੀ ਸੀ। ਇਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਅੰਕੜੇ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੀ ਵਧ ਰਹੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤ ਲਗਭਗ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਵਿਚਕਾਰ ਬਰਾਬਰ ਵੰਡੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਕੁਲ ਲਾਗਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਚੋਥਾ ਭਾਗ ਸੀ।

ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਅਤੇ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਸੰਮਿਲਤ ਲਾਗਤ ਦੇ ਜੋੜ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਮਿਲਦੇ ਚਿੰਨ, ਐਨੇ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਜੋੜ ਨੂੰ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ। ਪਰ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ ਬਾਰੇ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਖਿਆਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਗਲੇ ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦੋਨਾਂ ਕੌਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸ਼ਾਇਦ 18 ਤੋਂ 20 ਲੱਖ, ਜਾਂ ਨਵੀਨ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ[11] ਅਨੁਸਾਰ 80 ਤੋਂ 90 ਲੱਖ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਡੈਨਮਾਰਕ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਵਾਧਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਲਗਭਗ ਤੁੱਛ ਮਾਤਰ ਸੀ। ਨਾ ਹੀ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ। ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਮਾਲ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਉੱਤੇ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ, 5 ਤੋਂ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਬਾਹਰਲੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ।

---

11. ਇਥੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ "ਨਵੀਨ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ" ਦਾ ਪਦ 1910-14 ਦੇ ਪੰਜ ਵਰਸ਼ੀ ਕਾਲ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਦਸੇ ਗਏ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਯੁੱਧ ਦੇ ਦਿਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ, ਅਤੇ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੀ ਉਪਜ ਦੇ ਮੁੱਲ ਲਈ ਮੈਂ 1910 ਤੋਂ 1912 (ਦੋਨੋ ਸ਼ਾਮਿਲ) ਸਾਲਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਦਾ ਹਾਂ। ਜੰਗ ਪਿਛੋਂ ਰੁਪਏ ਦੇ ਆਮ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇਕ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਅਜੇ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ। ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮਾਯੋਜਨ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਹੋਣੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਭੈੜੇ ਮੌਸਮਾਂ ਦੇ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਕੇ ਵਾਪਰਨ ਨਾਲ ਤੇਜ਼ਹੀਣਤਾ ਦਾ ਸਮਾਂ ਵੱਧ ਗਿਆ। ਮੈਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਲਾਹੌਰ ਤੱਕ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦੀ 12½ ਸੇਰ ਕਣਕ ਦੇ ਪੱਧਰ (ਮਿਆਰ) ਨੂੰ ਵਰਤਦਾ ਹਾਂ।

3. ਨੀਲ

ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਿਕਾਸ ਤੋਂ ਹੁਣ ਅਸੀਂ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਨੀਲ ਪ੍ਰਥਮ ਸਥਾਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਉਪਜ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆਂ। ਊਨੀ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਜਿਸ ਦੀ ਉਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਬਲ ਸਥਿਤੀ ਸੀ, ਨੀਲੇ ਰੰਗ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ-ਪਹਿਲੇ ਇਹ ਲੋੜ ਨੀਲੇ ਰੰਗ ਦੇ ਇਕ ਬੂਟੇ ਦੀ ਥਾਂ ਨੀਲ ਲੈ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਦੋਨਾਂ ਰੰਗਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਘਰਸ਼ ਨੇ ਇਕ ਮੁੱਲ ਦਾ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਉਤੇ ਭਾਰਤੀ ਉਪਜ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਧਾਰਨ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਲਿਜ਼ਬਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਆਸਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਲ 1587 ਵਿੱਚ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੂੰ ਇਸ ਨੂੰ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਆ। ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ, ਪਰ ਪਹਿਲੇ ਲਿਖੇ ਗਏ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤ 1602 ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 20 ਹੰਡਰਵੇਟ ਸੀ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਇਹ 940 ਹੰਡਰਵੇਟ ਸੀ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਅੰਤਮ ਪੜਾਅ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੰਕਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਪੱਛਮੀ ਮੰਡੀ ਟ੍ਰੇਨੀਅਨ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਇਹ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਵੀ ਗਈਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਵੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਕਿਸਮ ਲਿਜ਼ਬਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਅਲੈਪੋ ਨੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਅਲੈਪੋ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਰੁਚੀ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। 1609 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੇ ਉਸ ਦੀ "ਨੀਲ, ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਤੁਰਕੀ ਮਾਲ" ਦੀ ਨਿਪੁੰਨ ਜਾਣਕਾਰੀ ਕਾਰਨ ਚੁਣਿਆ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀਆਂ ਖਰੀਦ "ਉਨੀਆਂ ਹੀ ਚੰਗੀਆਂ ਹਨ ਜਿੰਨੀਆਂ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਕਦੇ ਅਲੈਪੋ ਵਿੱਚ ਦੇਖੀਆਂ ਹੋਣ" ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਟੋਮਸ ਮੂਲ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਲਗਾ ਤਾਂ ਅਲੈਪੋ ਦਾ ਮੁੱਲ ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਸੀ। 4 ਸ਼ਲਿੰਗ 6 ਪੈਨਸ ਪ੍ਰਤੀ ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਅੰਕੜਾ ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਨੇ ਵਰਤਿਆ ਉਹ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ 8 ਸ਼ਲਿੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਦਰ ਅਸਲ ਸਾਲ 1609 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਉਪਜ ਦਾ ਇਹੋ ਹੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਮੁੱਲ ਸੀ।[12]

12. ਇਸ ਆਮ ਕਥਨ ਲਈ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲੱਗੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨਾਲ ਇਸ ਕਥਨ ਦਾ ਅਭਾਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਢੰਗਾਂ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਸ੍ਰੀ ਵਿਲੀਅਮ ਫੌਸਟਰ ਕਿਆਸ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਥਨ ਸ਼ਾਇਦ ਨੀਲ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਰੰਗ ਲੌਂਗਵੁਡ (ਗੂੜ੍ਹਾ ਲਾਲ) ਵਿਚਕਾਰ ਭੁਲੇਖਾ ਪੈਣ ਕਰਕੇ ਉਤਪੰਨ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। ਲੌਂਗਵੁਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਪਾਰਲੀਮੈਂਟ ਨੇ ਦਰਅਸਲ ਬੰਦ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ। (ਜਰਨਲ, ਰੌਇਲ ਸੋਸਾਇਟੀ ਆਫ਼ ਆਰਟਸ xvi. 362)

ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੇ ਮਿਲਣ ਦਾ ਅਸਲੀ ਸਾਧਨ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਯੂਰਪੀ ਪਰਿਵਾਰ ਨੀਲ ਦੇ ਮੁੱਖ ਗਾਹਕ ਸਨ। 1601 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲੇ ਡੱਚ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਨੀਲ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਥਾਨਕ ਉਪਜ ਲਿਖਿਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਵਾਨ ਡੈਨਸਿਨ ਸਾਲ 1607 ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। 1609 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਵਿਲੀਅਮ ਫਿਨਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸੰਭਵ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਨੂੰ ਮਾਣ ਵਾਲਾ ਸਥਾਨ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਬੇੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇੰਗਲੈਂਡ ਤੋਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਸਬੂਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੰਪਨੀ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਨੀਲ ਉੱਤੇ ਵੱਧ ਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ "ਇਹ ਮੁੱਖ ਵਸਤੂ" ਸੀ।

ਉਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਗੰਗਾ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਵਿੱਚ ਕਈ ਥਾਵਾਂ ਵਿੱਚ, ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ, ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ, ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਦੀ ਉਪਜ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਇਕ ਨਿਯਮ ਵਜੋਂ ਇਹ ਉਪਜ ਸਥਾਨਕ ਖੱਪਤ ਲਈ ਰਖੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੇ ਕੇਵਲ ਦੋ ਵਪਾਰ ਵਿਵਰਣਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਿਵੇਂ ਸਰਖੇਜ ਅਤੇ ਲਾਹੌਰੀ। ਸਰਖੇਜ ਦਾ ਸ਼ਹਿਰ, ਜਿਹੜਾ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਕੁਝ ਮੀਲਾਂ ਦੀ ਵਿੱਥ ਉੱਤੇ ਹੈ, ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੁੱਖ ਮੰਡੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਵੇਲੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਇਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕੇਂਦਰ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਉਪਜ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਕੁਝ ਨੀਲ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਲਾਹੌਰੀ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਗੰਗਾ ਦੇ ਦੋਆਬ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਬਿਆਨਾ ਜਾਂ ਬੇਇਆਨਾ ਦੇ ਨੇੜੇ ਦੇ ਇਕ ਛੋਟ ਜਿਹੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਉਪਜ ਸੀ, ਇਹ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਲਗਭਗ ਪੰਜਾਹ ਮੀਲ ਦੱਖਣ-ਪੱਛਮ ਨੂੰ ਸੀ, ਅਤੇ ਹੁਣ (1923 ਵਿੱਚ) ਰਿਆਸਤ ਭਰਤਪੁਰ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੱਕ ਧਰਤੀ ਰਸਤੇ ਇਸ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਨਾਂ ਅਲੈਪੋ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਰਕੇ ਲਾਹੌਰੀ ਪੈ ਗਿਆ ਕਿ ਕਾਫ਼ਲੇ ਲਾਹੌਰ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਗਿਆਨਾ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਨੀਲ ਧਰਤੀ ਵਾਸਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਚੰਗਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਟਾਕਰੇ ਵਿੱਚ ਖ਼ਾਲਸ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਗੋਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਉਣ ਕਰਕੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ "ਗੋਲ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਰਖੇਜ ਉਪਜ ਟਿੱਕੀਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਬਣਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਚਪੱਟੀ" ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਨਿਖੜਵਾਂ ਰੂਪ, ਰੇਤ ਦੀ ਮਿਲਾਵਟ ਸੀ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਸਰਖੇਜ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪਾਊਂਡ ਲਾਹੌਰੀ ਦੇ ਦੋ ਪਾਊਡਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਨ। ਐਪਰ, ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਚਿੰਨ ਹਨ ਕਿ "ਗੋਲ" ਨੀਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਕਨੀਕੀ ਕਠਨਾਈਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਤੱਟ ਤੋਂ ਬਿਆਨਾ ਦੀ ਦੂਰੀ, ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ, ਦੋਨੋ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਲਾਹੌਰੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵੱਧ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਖ਼ਰਚ ਬਹੁਤਾ ਆਉਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ

ਲਈ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਐਸ਼ ਸੀ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਜਾਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਅਤੇ ਜਾਂ ਬਿਆਨਾ ਵੱਲ ਖਿਆਲ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਅਸੀਂ 1610 ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ ਨੂੰ ਬਿਆਨਾ ਵਿਚੋਂ ਖਰੀਦਦਾ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਵਰਿੰਗਟਨ ਨੂੰ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਖਰੀਦ ਦਾ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਜਿਹੜੇ 1616 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜੇ, 1618 ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਨੀਲ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਉਸ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਦੋਨਾਂ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਲਈ ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਮੰਡੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਪਛਾਣੀਆਂ ਵੀ ਸਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, 1619 ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਨੀਲ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਦਾ ਲਗਭਗ 3/5 ਭਾਗ ਸਰਖੇਜ ਤੋਂ ਆਇਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ 2/5 ਬਿਆਨਾ ਤੋਂ ਆਇਆ। ਸਾਡੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦੋਨਾਂ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਜਾਰੀ ਰਹੀਆਂ, ਪਰ ਕਈ ਹੋਰ ਕੇਂਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਰੰਗ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ। ਡੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮਾਲ ਮਿਲਣ ਦੇ ਸੰਭਵ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਲਈ ਸੁਚੇਤ ਸਨ। 1636 ਦੇ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਕੁਝ ਮਾਤਰਾ ਸਿੰਧ ਤੋਂ ਖਰੀਦੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1645 ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਵੈਨਗੁਰਲਾ ਤੋਂ ਉਪਰ ਨੂੰ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਖਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਤੋਂ, ਬਹੁਤੀ ਸਫਲਤਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਾਕਰਮ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨਾ ਸੀ। 1613 ਵਿੱਚ, ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਗੁਜਰਾਤ ਜਾਂ ਬਿਆਨਾ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦੀ ਮਾਲ ਦੇਣ ਦੇ ਇਕ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਮਹੱਤਤਾ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਗਏ ਮਾਲ ਵਿੱਚ, ਜਿਹੜਾ ਅਪੈਂਡਿਕਸ ਬੀ : ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਹੈ, 650 ਤੋਂ 1000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਨੀਲ ਦਰਜ ਹੈ, ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਇਸੇ ਪੱਧਰ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਸਥਿਰ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਪਰ ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਣੀ ਰਹੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਪਹਿਲੇ ਵੀ ਉਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਖੱਪਤ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਕੀਮਤ ਦਾ ਵੀ ਇਕ ਸਵਾਲ ਸੀ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅੰਕੜੇ ਸਿੰਧੀ ਆਯਾਤ ਤੋਂ ਹੋਏ ਪਰਿਵਰਤਨ ਬਾਰੇ ਇਕ ਅਨੁਮਾਨ ਦੇਣਗੇ[13]

ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ (ਪ੍ਰਤੀ ਪਾਊਂਡ)

ਸਮਾਂ	ਬਿਆਨਾ		ਸਰਖੇਜ		ਸਿੰਧ		ਕੋਰੋਮੰਡਲ	
	ਸ਼ਲਿੰਗ	ਪੈਂਸ	ਸ਼ਲਿੰਗ	ਪੈਂਸ	ਸ਼ਲਿੰਗ	ਪੈਂਸ	ਸ਼ਲਿੰਗ	ਪੈਂਸ
ਸੀ: 1609	8	0	5	0				
1620-30	5	6 ਤੋਂ	4	0 ਤੋਂ	(ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਇਆ)			
	6	0	4	6				

13. ਮੂਲ ਵਿੱਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਅੰਕੜੇ ਜਰਨਲ, ਰੋਇਲ ਸੋਸਾਇਟੀ ਆਫ ਆਰਟਸ Lxvi. ਪੰਨਾ 362-3 ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਵਿਲੀਅਮ ਫੌਸਟਰ ਦੇ ਲੇਖ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਨੀਲ ਦੀ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਧਿਆਨ ਯੋਗ ਹੈ। ਇੰਨੀ ਛੋਟੇ ਦਰਜੇ ਦੀ ਉਪਜ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਭਾਈ ਜਾ ਸਕਣ ਦੇ ਤੱਥ ਨੂੰ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਉਚੇ ਦਰਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਉਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

1646 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਘਾਟੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਖ਼ਾਨਾ ਜੰਗੀ ਦੁਆਰਾ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਗੜਬੜ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਸਿੱਧੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਬਿਆਨਾ ਦੇ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ 25 ਪ੍ਰਤੀ ਸ਼ਤ ਘਟਿਆ, ਸਰਖੇਜ ਦੇ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਥੋੜ੍ਹਾ ਘਟਿਆ, ਅਤੇ ਇਹ ਅੰਤਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਖੱਪਤ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਲਿਜ਼ਬਨ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀਆਂ ਆਯਾਤਾਂ 1602 ਅਤੇ 1603 ਵਿੱਚ ਕਰਮਵਾਰ 20 ਅਤੇ 940 ਹੰਡਰਵੇਟ ਸਨ। 1619 ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਨੂੰ ਆਯਾਤਾਂ 4300 ਹੰਡਰਵੇਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਈਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਉਸੇ ਸਾਲ ਐਮਸਟਰਡਨ ਵਿੱਚ 1000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਮਾਲ ਪੁੱਜਾ। ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਘੱਟ ਮਾਲ ਲੈ ਕੇ ਗਏ, ਅਤੇ 1625-28 ਦੀ ਪਧਰ 2000 ਤੋਂ 3000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਡੱਚ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਰੁਝੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ, ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਨਾਲੋਂ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਦੇ ਹੋਏ ਜਦੋਂ ਕਾਲ ਦੇ ਕਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਵਪਾਰ ਖੇਰੂੰ-ਖੇਰੂੰ ਹੋ ਗਿਆ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਹੋਰ ਘਟੀਆਂ। ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੀਜਕ 1638-39 ਲਈ 1480 ਹੰਡਰਵੇਟ ਅਤੇ 1640-41 ਲਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ 1000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਇਥੇ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਘਾਟ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਮੌਸਮਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ, ਪਰ 1639 ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਗ 3400 ਹੰਡਰਵੇਟ ਸੀ, 1641 ਦੇ ਕੈਲੰਡਰ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ 4200 ਹੰਡਰਵੇਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ 1642 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 8000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਤੋਂ ਵਧ ਮਾਲ ਦੀ ਅਨੂਠੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਿਖਰਾਂ ਨੂੰ ਛੂਹਦੇ ਹਨ।

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਨੀਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਉਤਰਾਵਾਂ ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬੀਜਕਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਕੁਝ ਅੰਕੜੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ[14] :

ਸਾਧਨ	ਹੰਡਰਵੇਟਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ			ਮੌਕੇ ਉਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਰੁਪਿਆ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਹੰਡਰਵੇਟ ਦਾ ਔਸਤ ਮੁੱਲ		
	1638-39	1639-40	1640-41	1638-39	1639-40	1640-41
ਬਿਆਨਾ	385	70	927	106.3	93.3	76.4
ਸਰਖੇਜ	1060	661	75	90.6	58.1	56.6

14. 1638-39 ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 35 ਹੰਡਰਵੇਟ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਸਜਰੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਕੇ ਉਸ ਮੌਸਮ ਦਾ ਉਪਰ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ 1480 ਹੰਡਰਵੇਟ ਦਾ ਜੋੜ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਗਲੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਕੋਈ ਨੀਲ ਨਹੀਂ ਭੇਜਿਆ।

ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਸਰਖੇਜ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਵਧ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵਧੀਆ ਕਿਸਮ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਘੱਟ ਸੀ। ਉਸ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨਾ ਤੋਂ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣਾ ਚੰਗਾ ਰਹਿਣਾ ਸੀ, ਪਰ ਮਾਲੂਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਉਚੇ ਪੱਧਰ ਨੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਅਸਚਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਪਹਿਲੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਸਰਖੇਜ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਘਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਬਹੁਤਾ ਮਾਲ ਉਥੋ ਹੀ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ : ਜਦੋਂ ਕਿ 1640 ਵਿੱਚ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਬਿਆਨਾ ਤੱਕ ਫੈਲ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਰਿੰਦੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਇੱਛਾ ਅਨੁਸਾਰ ਵਧੀਆ ਕਿਸਮ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ।

ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਖ਼ਰੀ ਦਸ ਸਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੀਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ ਇੱਕਲੀਆਂ-ਇੱਕਲੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟੀਆਂ ਸਨ, ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਮਾਲ-ਸੂਚੀਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵਸਤੂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, 1649 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਵਸਤੂ ਦਾ "ਤੁੱਛ ਮੁੱਲ" ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ 1651 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਘਟਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ 1653 ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੇ ਕੇਵਲ 200 ਗੱਠਾਂ ਮੰਗੀਆਂ। ਪੂੰਜੀ ਦੇ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ 1658 ਵਿੱਚ ਮੰਗ 800 ਗੱਠਾਂ ਤੱਕ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਪਰ 1660 ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀਮਤ ਬਿਲਕੁਲ ਸੀਮਿਤ ਸੀ।[15] ਇਹ ਘਾਟਾ ਯੂਰਪੀ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ, ਸਗੋਂ ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਟਾਕਰੇ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 1587 ਤੋਂ ਸਪੇਨ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਪੁੱਜ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਅਤੇ 1628 ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਬਿਲਟੀ ਦਰਜ਼ ਹੈ। ਪੰਜ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਗੁਆਟੇਮਾਲਾ ਤੋਂ ਲੰਡਨ ਮਾਲ ਪੁੱਜਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਕਾਰਨ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਕਿ ਰੰਗ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵੈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼ ਪੈਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜਾ ਧਿਆਨ ਯੋਗ ਹੈ, ਕਿ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਆਏ ਰੰਗ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗਾ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਟਾਕਰਾਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਲਾਭ ਸੀ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਦੇ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਪਿਛੋਂ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਸੀਮਤ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ 1729 ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਿਆ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ

15. ਨੀਲ ਦੀ ਇਕ ਗੱਠ ਦਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਮੂਲ ਭਾਰ ਬਿਆਨਾ ਲਈ 200 ਪਾਊਂਡ ਅਤੇ ਸਰਖੇਜ ਲਈ 150 ਪਾਊਂਡ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 1653 ਦਾ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਲਗਭਗ 400 ਹੰਡਰਵੇਟ ਹੋਵੇਗਾ। 1658 ਦੇ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਵਿਚੋਂ ਅੱਧਾ ਲਾਹੌਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਧਾ ਸਰਖੇਜ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁਲ ਜੋੜ 1300 ਹੰਡਰਵੇਟ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਧ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦੇਸ਼ ਦੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਹੋਇਆ।[16]

ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨੀਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਅਤੇ ਊਣਤਾਈਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਚਲਦਾ। ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਘਟੀਆਂ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਦਖ਼ਲ-ਅੰਦਾਜ਼ੀ, ਅਤੇ ਮਿਲਾਵਟ ਦੀ ਰੁਚੀ ਇਹ ਸਾਰੇ ਹੀ ਗੰਭੀਰ ਕਾਰਨ ਸਨ। ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾ ਬਾਰੇ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ 1631 ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਕਾਲ ਪੈ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਮਾਲ ਆਉਣਾ ਬਿਲਕੁਲ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਹੁਤੀਆਂ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਨੇ 1621 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਮੁੜ 1640 ਵਿੱਚ ਫ਼ਸਲ ਖਰਾਬ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, 1625 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਤਿੰਨ ਮੌਸਮਾਂ ਵਿੱਚ ਟਿੱਡੀ ਦਲ ਨੇ ਫ਼ਸਲ ਬਰਬਾਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਅਤੇ 1646 ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੇ ਸੋਕੇ ਨੇ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਹਾਨੀ ਪਹੁੰਚਾਈ। ਸਰਕਾਰੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਸਾਧਨ ਸੀ। 1618 ਵਿੱਚ ਇਕ ਡੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ ਗਵਰਨਰ ਨੇ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਉਤਪਾਦਨ ਆਰੰਭ ਕਰਨ ਲਈ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਇਕ ਲੱਖ ਰੁਪਿਆ ਮੰਗਿਆ ਸੀ। 1632 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਸਾਰੇ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਇਕ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਾਰੋਬਾਰ ਬੰਦ ਹੋ ਗਿਆ। 1644 ਵਿੱਚ ਸਿੰਧ ਦੀ ਨਿਰਦਈ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਫ਼ਸਲ ਉਗਾਉਣ ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਨਾ ਇੱਛਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਧਨ ਰਹਿਣ ਦਿੱਤੇ। 1647 ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਕ "ਨਵੇਂ ਟੈਕਸ" ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਧੀਨ "ਨੀਲ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਵਸਤੂ ਵੇਚਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਉਦਾਹਰਣ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਨੀਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਕ ਦੁਰ-ਉਪਯੋਗ ਦਾ ਇਕ ਅਵਸਰ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਮਿਲਾਵਟ ਦਾ ਅਮਲ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਗੁਜਰਾਤ[17] ਵਿੱਚ ਆਮ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਰੇਤ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨੇ ਇਸ ਵਸਤੂ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਘਟਾਇਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। 1640 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਇਕ ਬਿਲਟੀ ਵਿੱਚ "ਬਹੁਤ ਮਿਲਾਵਟ ਸੀ" ਅਤੇ ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਵਿਚ ਡੂੰਘਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ ਮਿਲਾਵਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਕਠਿਨ ਸੀ, ਐਪਰ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ ਰਾਜਪਾਲ ਨੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਿਲਾਵਟ ਪਕੜੀ ਜਾਣ ਉਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਲਈ ਮੌਤ ਦਾ ਦੰਡ ਲਾਗੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਕ ਅਸਥਾਈ

---

16. ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਵਰਣਨ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਤੋਂ, ਸਿਆਮ ਤੋਂ ਫਾਰਮੂਸਾ ਅਤੇ ਜਾਵਾ ਤੋਂ ਨੀਲ ਭੇਜਣ ਦੇ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਇੰਦਰਾਜ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਈ 20, 1641, ਨਵੰਬਰ 14, 1644, ਦਸੰਬਰ 1, 1645) ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਨਿਰਾਸਤਾ ਹੋਈ : ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੈਨੂੰ ਜਾਵਾ ਦੇ ਨਿਸਚਿਤ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਪਰ ਪਹਿਲੇ ਡੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੀਪ ਵਿੱਚ ਰੰਗ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਬਣ ਰਿਹਾ ਸੀ (*ਹਾਊਟਮੈਨ, ਅਧਿਆਇ 1, ਪੰਨਾ 122*)
17. ਮਿਲਾਵਟ ਬਿਆਨਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਚਲਦੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੈਲਸਾਰਟ (ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪੇਸ਼ਬੰਦੀਆਂ (ਪੂਰਬ ਉਪਾਵਾਂ) ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇਥੇ ਇਹ ਇਕ ਖੁੱਲਮ ਖੁਲ੍ਹਾ ਦੋਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੱਗਦਾ।

ਸੁਧਾਰ ਹੋਇਆ, ਪਰ 1645 ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਪਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਘਾਟਾ ਪਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1650 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰੀਦ ਨਾਲ ਇਕ ਅਸਾਧਾਰਨ ਧੋਖਾ ਹੋਇਆ। ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਮਲ ਵਿਰੁੱਧ ਉਜਰ ਦੇ ਜ਼ੋਰ ਦਾ ਤਾਂ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਯਾਦ ਰਖੀਏ ਕਿ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖਰਚ ਅਸਲੀ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਦੋ ਗੁਣਾ ਸੀ। ਪਰ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਆਵੇਗਮਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ ਕਿ ਹੋਰ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਮਿਲਾਵਟ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਵੱਡਮੁਲੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਖ਼ਾਤਮਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਖੱਪਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਹੋਏ ਲਾਭ ਬਾਰੇ ਇਕ ਵਿਚਾਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਨਾਲ ਅਨੁਪਾਤ ਦਾ ਇਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਠੀਕ ਹੈ। ਮੁੱਖ ਨਿਰਯਾਤਕ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਇਕ ਮੋਟਾ ਜਿਹਾ ਵਿਚਾਰ ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਝੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਲਾਏ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਤੋਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਾਲ 1628 ਵਿੱਚ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਕਿ ਕੁਝ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਹੋਇਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਸਰਖੇਜ ਉਪਜ ਲਗਭਗ 8000 ਮਣ (33 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਣ) ਪੈਦਾ ਹੋਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1634 ਵਿੱਚ 9000 ਮਣ ਦੀ ਆਸ ਸੀ। 1639 ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦਾ 40,000 ਮਣ ਦੀ ਆਮ ਰਿਪੋਰਟ ਬਾਰੇ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਗੱਲ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ।[18] 1641 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ 12,000 ਮਣ (37 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਣ) ਦੀ ਉਪਜ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ, ਅਤੇ 1644 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਨੁਮਾਨ 6000 ਮਣ ਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਛੇਵਾਂ ਭਾਗ ਸਥਾਨਕ ਖੱਪਤ ਲਈ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ 3500 ਮਣ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੀ ਸਨ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਮੰਦਵਾੜੇ ਕਾਰਨ ਉਸ ਅਵਸਰ ਉਤੇ ਇੰਨਾ ਮਾਲ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 10,000 ਗੁਜਰਾਤੀ ਮਣ, ਜਾਂ 3000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਮਿਥ ਲੈਣਾ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਨੁਕੂਲ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਉਚੇ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤੀ ਮਿਥ ਲੈਣਾ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅਨੁਕੂਲ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਉਚੇ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤੀ ਫ਼ਸਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 1626 ਵਿੱਚ ਆਮ ਉਪਜ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਭਗ 16,000 ਮਣ (55 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਣ) ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਪਹਿਲੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਰਨ ਉਪਜ 10,000 ਮਣ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ।[19]

18. ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਇਕ ਕਾਰਿੰਦੇ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸਫ਼ਾਈ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਲਿਖਿਆ (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਜਿਲਦ 6 ਪੰਨਾ 91) ਕੁਝ ਪਿਛਲੇ ਸੌਦਿਆਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਮ ਖਿਮ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਚਨਾ ਪਿਛੋਂ, ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਚੰਗੀਆਂ ਆਸਾਂ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਨੂੰ "ਆਮ ਰਿਪੋਰਟ" ਕਿ 40000 ਮਣ ਨੀਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਵੇਗਾ, ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨ ਨੂੰ ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹੋਰ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਨਹੀਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਸਾਧਾਰਨ ਚਾਲ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ।

19. ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਨੀਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਪੈਲਸਾਰਟ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਬਿਰਤਾਂਤ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਅਤੇ ਛਪੇ ਹੋਏ ਅਨੁਵਾਦ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਗਲਤੀਆਂ ਹਨ। ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਲ 2500 ਗੱਠਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਨੁਵਾਦ ਦੇ ਕੁਲ (ਜੋੜ) ਅੰਕੜੇ 2200 ਗੱਠਾਂ ਹਨ। ਇਕ ਗੱਠ ਚਾਰ ਮਣ (55 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਣ) ਦੀ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।

1633 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਉਤਪਾਦਨ ਬਹਾਲ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਖੱਪਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ 15,000 ਮਣ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਤੀਜਾ ਭਾਗ ਅਸਲੀ ਬਿਆਨਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਦਾ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਆਇਆ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਸੀ। ਦਸ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਦੀ ਇਕ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਪਜ, ਜਿਹੜੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਘੱਟ ਸੀ, 3,000 ਗੱਠਾਂ (ਲਗਭਗ 12,000 ਮਣ ਜਾਂ 6000 ਹੰਡਰਵੇਟ) ਹੋਇਆ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਦੀ ਉਪਜ 6000 ਤੋਂ 8000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਗਿਣੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਉੱਤਰ ਨੂੰ ਮਿਲਾ ਕੇ ਲਗਭਗ 10,000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਮਾਲ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਆਪਣੇ ਸਿਖਰਾਂ ਉਤੇ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ 5000 ਜਾਂ 6000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਅੱਧ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ, ਨਹੀਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਬਾਕੀ ਸੀ ਭਾਵੇਂ 1642 ਦੇ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਖਰੀਦਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, 1640 ਦੇ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਨੁਮਾਨ ਅਨੁਸਾਰ 400 ਤੋਂ 500 ਕੈਂਡੀਜ਼ ਜਾਂ ਲਗਭਗ 2000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਮਾਲ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 1000 ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਨ, ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਸਨ। ਸਿੰਧ ਦੇ ਮੁੱਖ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਉਪਜ 2000 ਮਣ (ਸ਼ਾਇਦ 66 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਮਣ) ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਸਥਾਨਕ ਖੱਪਤ ਲਈ ਯੋਗ ਮਾਲ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਲ 12,000 ਤੋਂ 14,000 ਹੰਡਰਵੇਟ ਮਾਲ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਏਕੜ ਉਪਜ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਤੱਥ ਨਹੀਂ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਮੰਨ ਲਈਏ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ (15-20 ਪਾਊਂਡ) ਨਾਲੋਂ ਉਸ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਨਿਰਯਾਤਕ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ 75,000 ਤੋਂ 100,000 ਏਕੜ ਇਲਾਕਾ ਬਣਦਾ ਹੈ।[20]

ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਹੁਣੇ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉਹ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ ਕਿ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਟਾਕਰੇ ਦਾ ਇਕ ਬਹੁਤ ਬੜਾ ਅਵਸਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਵਜੋਂ ਖਰੀਦਾਰ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਇਕ ਭੁੱਲ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਦੋਨੋ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਖਰੀਦਾਰ ਸਨ, ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਤਿੱਖਾ ਟਾਕਰਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਈਰਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਵੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਖੱਪਤ ਲਈ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਪੂਰਬੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਮਾਲ ਖਰੀਦਦੇ ਸਨ। ਪਿਛੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਵਪਾਰ ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਗਿਆ

20. ਇਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤੀ ਅੰਕੜਾ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਵਰਤੇ ਹੋਏ ਪੱਧਰ (ਮਿਆਰ) ਸੰਯੁਕਤ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਲਈ 18 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਏਕੜ ਅਤੇ ਬਿਹਾਰ ਲਈ 20 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਏਕੜ ਬੰਬਈ ਲਈ ਕੋਈ ਪੱਧਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਹੁਣ ਇਹ ਫ਼ਸਲ ਬਹੁਤੀ ਨਹੀਂ ਬੀਜੀ ਜਾਂਦੀ (ਐਸਟੀਮੇਟਸ ਆਫ਼ ਏਰੀਆ ਐਂਡ ਯੀਲਡ ਆਫ਼ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਕਰੌਪਸਟੇਬਲ II)। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਏਕੜ ਉਪਜ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੰਕਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਉਪਜ ਨਾਲੋਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਸੰਕੇਤ ਐਨੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਹਨ ਕਿ ਕੋਈ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹੋਵੇ ਪਰ ਇਹ ਕਿਸੇ ਕਾਰਨ ਵੀ ਖ਼ਤਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ। ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ 1641 ਵਿੱਚ ਅਜੇ ਵੀ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਨੀਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1643 ਦੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਮਿਨਟਸ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਬਸਰੇ ਰਾਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਮਾਲ ਸਾਰੇ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਘਟਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਟਾਕਰੇ ਦਾ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਠੀਕ ਹਾਂ। ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਯੂਰਪ ਦੇ ਮਹਾਂਦੀਪ ਨੂੰ ਮੁੜ-ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅਲੈਪੋ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਟਾਕਰਾ ਨਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪ੍ਰਤੀਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਨੀਲ ਲੰਡਨ ਤੋਂ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਖਰੀਦੀ ਹੋਈ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ, ਪਰ ਵਪਾਰਕ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦਾ ਮੰਡੀ ਉਤੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ। ਪੈਲਸਾਰਟ ਅਮਰੀਕੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਦਾ ਇਕ ਸਾਫ਼ ਵਰਣਨ ਛੱਡ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਹੁਣਿਆਂ ਵਾਂਗ ਲਾਲਚੀ ਅੱਖਾਂ ਨਾਲ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪਿੰਡ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਿੰਡ ਨੂੰ ਦੌੜ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜੇ ਇਹ ਸੋਚਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਖਾਣੇ ਵਾਲੇ ਮੇਜ਼ ਉਤੇ ਖਾਣ ਵਾਸਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁਮਕੇ ਹਰ ਪਲੇਟ ਪਾਸ ਪੁੱਜਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਹੁਣਿਆਂ ਨੂੰ ਧੱਕੇ ਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।" ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਤਾਵਲੇਪਨ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖਰੀਦਾਂ ਦੇ ਆਕਾਰ ਨਾਲੋਂ ਬੇਹੱਦ ਕੀਮਤਾਂ ਚੜ੍ਹਾ ਦਿੱਤੀਆਂ। 1644 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਈਰਾਨ, ਮੋਚਾ ਅਤੇ ਬਸਰਾ ਦੀ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਬਾਰੇ ਲਿਖਿਆ, ਜਿਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੀ ਕਮੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਕਿ "ਉਤਪਾਦਕ[21] ਉਸ ਨਾਲ ਲਗਭਗ ਭਿਖਾਰੀ ਬਣ ਗਏ, ਅਤੇ ਹਰ ਸਾਲ ਥੋੜ੍ਹੀ ਬਹੁਤ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਘਟਾਉਂਦੇ ਗਏ।" 1649 ਵਿੱਚ ਫੇਰ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬਿਆਨਾਂ ਤੋਂ ਦਸੰਬਰ ਜਨਵਰੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਨੀਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁੱਕ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਮਜਬੂਰੀ ਨਾਲ ਮਾਲ ਖ਼ਰੀਦਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰੀ ਉਡੀਕਦੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਭਾਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਬਿਆਨਾ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕ ਸੱਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੰਡੀਆਂ ਪਸੰਦ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੇ ਇਕ ਇੱਕਲੇ ਗਰੁੱਪ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼, ਈਰਾਨੀ, ਮੁਗਲ ਅਤੇ ਅਮਰੀਕਨ ਵਪਾਰੀ ਸਾਰੇ ਟਾਕਰਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਯੂਰਪੀ ਖਰੀਦਾਰ ਕਿਸੇ ਮੌਸਮ ਲਈ ਇਕੱਠੇ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਗ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੀ ਆਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਵਪਾਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਰਿਹਾ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਾਭ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਲਾਭ ਨੂੰ ਮਿਣਨਾ ਇਸ ਲਈ ਕਠਿਨ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਲੰਡਨ ਜਾਂ ਐਮਸਟਰਡਮ ਜਾਣ

21. ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਭਾਵ ਇਥੇ ਕਿਸਾਨ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਨੀਲ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਾਂ ਪੂੰਜੀਦਾਰ ਜਿਹੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਰਮਾਇਆ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਯੂਰਪੀ ਨੀਲ-ਉਤਪਾਦਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ ਆਏ।

ਵਾਲਾ ਨੀਲ ਉਨਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨੂੰ ਚਲਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਐਲੈਪੋ ਦੇ ਰਾਹ ਮਾਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਪਹਿਲੀ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਅਸਲੀ ਵਾਧਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ। ਸਾਲ 1640 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਦੀਆਂ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤਾਂ 30,000 ਤੋਂ 40,000 ਏਕੜ ਧਰਤੀ ਦੀ ਉਪਜ ਖਪਾ ਸਕਦੀਆ ਹਨ ਅੰਤੇ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਅਲੈਪੋ ਦੇ ਰਾਹ ਆਉਣਾ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀ ਨਵੀਂ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸ਼ਾਇਦ ਲਗਭਗ 20,000 ਏਕੜ ਦੀ ਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦਰਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਉਤੇ, ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੇ ਇਕ ਏਕੜ ਦਾ ਮੁੱਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਅਨੁਸਾਰ 20 ਰੁਪਏ ਸੀ। (ਇਹ ਨਵੀਨ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ 140 ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ), ਜਦੋਂ ਸਾਧਾਰਨ ਅੰਨ ਦੇ ਇਕ ਏਕੜ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 5 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਵੱਧ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਰਕਮ ਜੇ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਉਤੇ ਵੰਡੀ ਜਾਏ ਤਾਂ ਤੁੱਛ ਮਾਤਰ ਹੈ, ਪਰ ਜਿਸ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਖਰਚੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਉਸ ਲਈ ਇਹ ਬਹੁਤ ਨਿੱਗਰ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਗੱਠਾਂ ਜਾਂ ਪੇਟੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬੰਦ ਕਰਨ, ਚੁੱਕਣ-ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਰੇੜ੍ਹਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਹੋਰ ਪੈਣਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਬਿਆਨਾ ਦੇ ਨੀਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ।

4. ਸ਼ੋਰਾ

ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਭਾਰਤੀ ਵਣਜ ਦੇ ਇਕ ਨਵੇਂ ਰੂਪ ਵਜੋਂ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸੁਝਾਉ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਕਿ ਇਹ ਵਸਤੂ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਭਾਰ ਨੇ ਇਸ ਦੀ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਅਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਜੇ ਕਰ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਇਸ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਯੂਰਪ ਲੈ ਗਏ, ਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਇਸ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਮੁੱਢ ਯੂਰਪ ਦੇ ਫ਼ੌਜੀ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਲੱਭਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸ਼ੋਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬਾਰੂਦ ਦਾ ਇਕ ਅਤਿ ਲੋੜੀਦਾ ਭਾਗ ਸੀ, ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਮਾਲ ਤੋਂ ਹੀ ਯੂਰਪ ਦੀ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਵਸਤੂ ਮਨੁੱਖੀ ਅਤੇ ਪਸ਼ੂ ਜੀਵਨ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਦੀ ਸਾ-ਉਪਜ (ਜ਼ਿਮਨੀ ਪੈਦਾਵਾਰ) ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਹੁਣ ਗੰਦੀਆਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਹਾਲਤਾਂ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਤੱਕ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਸ਼ੋਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਗੰਦੀ ਥਾਂ ਧੋਣ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੱਕ, ਜੰਗ ਕਲਾ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਵਰਤਾਰੇ ਨਾਲ ਸਥਾਨਕ ਮਾਲ ਨਾਲੋਂ ਲੋੜਾਂ ਵੱਧ ਗਈਆਂ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਖੋਜ ਹੋਣੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਲਗਭਗ ਅਸੀਮਿਤ ਭੰਡਾਰ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੜਾਕੀਆਂ ਕੌਮਾਂ ਲਈ ਬਹੁਤ ਹੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ।

ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਲਾ ਜਿਹੜਾ ਮੈਨੂੰ ਮਿਲਿਆ ਹੈ ਉਹ 1605 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਸਪੇਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਗੋਆ ਦੇ

ਵਾਇਸਰਾਏ ਨੂੰ, ਅਗਲੇ ਹੁਕਮ ਆਉਣ ਤੱਕ, ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਰ ਸਾਲ ਦਸ ਜਾਂ ਬਾਰਾਂ ਪੀਪੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਘਾਟ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਸ਼ੋਰਾ ਮੰਗਾਉਣ ਦਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਿਰਯਾਤ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਹੋਈ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਦੱਸੀ ਗਈ ਮਾਤਰਾ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਗ ਵਪਾਰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਗੋਂ ਸਰਕਾਰੀ ਸੀ। ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਸਪੇਨ ਵਿੱਚ ਦਾਰੂ-ਸਿੱਕੇ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵੱਲ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਪੱਖ ਦਾ ਧਿਆਨ ਨਾ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਥਾਂ ਰਾਖਵੀਂ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। 1613 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਗੋਆ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲੱਕੜੀ ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ ਤੇ ਭੇਜਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਲੱਕੜੀ ਨੂੰ ਇਸ ਰਸਤੇ ਕੋਈ ਵਪਾਰੀ ਵੀ ਭੇਜ ਕੇ ਖੁਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਸਪੇਨ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਆਪਣੀ ਬਸਤੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਉੱਦਮ ਦਾ ਆਰੰਭ ਕੀਤਾ। ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਅਸਲੀ ਮੁੱਢ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਿਆ ਪਰ 1617 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਇਕ ਰਿਪੋਰਟ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਿੰਦੇ ਸ਼ੋਰੇ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਨੇਅਰਡਨ ਨਾਮੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਬੀਜਕ, ਜਿਹੜਾ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1621 ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਖਰੀਦਾਂ ਵਪਾਰਕ ਰਿਕਾਰਡ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਅਗਵਾਈ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਕੰਮ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ। ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਘਾਟ ਦਾ ਪਤਾ ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। 1617 ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਾਰੂਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਕਠਿਨਾਈ ਪੇਸ਼ ਆਈ। 1624 ਵਿੱਚ ਜਲ-ਸੈਨਾ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਡੱਚ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਸ਼ੋਰਾ ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਏ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਸਾਲ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣਾ ਬਰੂਦ ਆਪ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਲਈ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਆਪ ਲਿਆਉਣ। ਸਾਲ 1620 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਸ਼ੋਰਾ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ, ਕਿਉਂਕਿ 1621 ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਇਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਨੋਟ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਇਹ ਕਿਧਰੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਿਲਦਾ। ਪਰ ਚਾਰ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਕੈਪਟਨ ਵੈਡਲ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਡੱਚ ਇਸ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਵਜੋਂ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਲੈਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਜਿਹੜੇ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਮਾਲ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ 1626 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਾ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਉਸੇ ਹੀ ਸਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਸ਼ੋਰਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਈ ਭਾਗਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਆਗਰਾ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਆਏ, ਅਤੇ ਫਿਰ ਕੋਨਕਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ

ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ। ਪਰ ਜਦੋਂ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀ ਪਹਿਲੇ ਉੜੀਸਾ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਫਿਰ ਹੁਗਲੀ ਤੋਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜੇ ਤਾਂ ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਸਾਧਨ ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲੇ ਰਹਿ ਗਏ। ਲਗਭਗ 1650 ਤੱਕ ਵਪਾਰ ਦਾ ਆਕਾਰ ਸਾਧਾਰਨ ਹੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮੈਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ 50 ਟਨ ਤੱਕ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਮਿਸਾਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। 1625 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ 45 ਟਨਾਂ ਦਾ, 1639 ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 33 ਟਨ ਦਾ, 1643 ਅਤੇ 1648 ਵਿੱਚ 300 ਤੋਂ 400 ਗੱਠਾਂ (40 ਟਨ ਤੋਂ ਘੱਟ) ਦਾ, ਅਤੇ 1644 ਵਿੱਚ 20 ਤੋਂ 25 ਟਨ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਡੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਲੈ ਗਏ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਝ ਮਾਲ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਆਕਾਰ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਇਆ ਜਾਏ, ਤਾਂ 1630 ਤੋਂ 1650 ਵਿਚਕਾਰ ਨਿਰਯਾਤਾਂ 200 ਤੋਂ 300 ਟਨ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ 300 ਟਨ ਸੰਮਿਲਤ ਵਪਾਰ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਜੋਂ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਏ। ਦਰਅਸਲ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸ਼ੋਰਾ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵ ਵਜੋਂ ਨੀਲ ਜਾਂ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਤੱਟ ਉਤੇ ਇਸ ਦੇ ਚੁਕਾਏ ਮੁੱਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਲਾਭ ਘੱਟ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਤੋਂ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਥਾਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਕੇਵਲ ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਸੀ ਕਿ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚ "ਭਾਰਤੀ" ਵਜੋਂ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਮਾਲ ਭਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, "ਭਾਰਤੀ" ਸ਼ਬਦ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਮ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ।[22]

ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਲੱਗ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਅਨੂਠਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਮੰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਦੀਆਂ ਵੱਧ ਸਹੂਲਤਾਂ ਹੋ ਗਈਆਂ। 1653 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 200 ਟਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਹੈਰਾਨੀਜਨਕ ਹਨ, ਪਰ ਨਿੱਜੀ ਜਹਾਜ਼ ਇਸ ਵਸਤੂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਬਹਾਲ ਹੋ ਜਾਣ ਪਿਛੋਂ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਭੇਜੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਮਾਤਰਾ 800 ਟਨ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਗਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ "ਟਨਾਂ" ਨੂੰ ਮੈਂ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਨਾਪ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਉਪਰ ਦਿਤੇ ਹੋਏ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੇ, ਪਰ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿੱਸਦਾ ਹੈ।[23] ਇਸ ਵਾਧੇ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਵੀ ਭਾਗ ਲਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਲ

---

22. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਖੁੱਲੀ ਹੀ ਗੱਠਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭਰ ਕੇ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕੱਚਾ ਰੂੰ ਵੀ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੀ ਖਾਲੀ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਭਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। *ਔਕਸਫੋਰਡ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ* ਵਿੱਚ ਕੰਟਲੇਜ ਨੂੰ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਇਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੀ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਵਰਤਦੇ ਸਨ।
23. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੈਂਡਿਕਸ ਡੀ ਵਿੱਚ ਖੋਲ ਕੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਹਿਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ ਕਿ "ਟਨ" ਭਾਰ ਜਾਂ ਨਾਪ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਹ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ ਪਰ 20 ਹੰਡਰਵੇਟ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਜੇ ਤੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਈ। ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਪਾਉਂਡਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ (4368) ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣ ਲੈਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਸਮਾਨਤਾਵਾਂ ਬਹੁਤ ਮਿਲਦੀਆਂ ਜੁਲਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਇਕ ਟਨ ਦੇ ਭਾਰ ਨੂੰ ਕੋਈ 1800 ਅਤੇ 1900 ਪਾਉਂਡ (ਅਵੋਇਡੂਪਾਜ਼) ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਆਧਾਰ ਉਤੇ 800 ਟਨ ਨਾਪ 600 ਅਤੇ 700 ਟਨ ਵਿਚਕਾਰ ਭਾਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰੇਗਾ।

1661 ਵਿੱਚ 1480 ਟਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਸ਼ੋਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਮੰਤਵ ਬਣ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵੀਹ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲੇ ਸ਼ੋਰਾ ਇਕ ਵਾਧੂ ਭਾਰ ਹੀ ਸੀ : ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਥੋੜ੍ਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਹੁਣ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਉਪਜ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਘੱਟ ਕੀਮਤਾਂ ਤੋਂ ਮਿਲੇਗਾ। ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਅੰਕੜੇ ਇੰਨੇ ਘੱਟ ਹਨ ਕਿ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਠੀਕ ਟਾਕਰਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਅਤੇ ਬਟਾਵੀਆ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਖਿੰਡੇ ਹੋਏ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ 74 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਇਕ ਮਣ ਦੀ ਕੀਮਤ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ 37 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਇਕ ਮਣ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ, ਜਾਂ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ ਕੀਮਤ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟਨੇ ਦਾ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਲੰਮੇਰਾ ਫ਼ਾਸਲਾ ਇਸ ਕਰਕੇ ਵੀ ਘੱਟ ਸੀ ਕਿ ਜਲ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਲਗਾਤਾਰ ਮਿਲਦੀ ਸੀ। ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਲਾਗਤ (ਮੁੱਲ ਖਰੀਦ) ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਇਕ ਲੱਖ ਰੁਪਿਆ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਆਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਲਗਭਗ ਇੰਨਾ ਹੀ ਖ਼ਰਚ ਪਟਨੇ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੱਕ ਆਇਆ। ਇਸ ਨਾਲ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਹੋਇਆ, ਭਾਵੇਂ ਸਮੁੱਚੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਵਿੱਚ ਤੁੱਛ ਮਾਤਰ ਹੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ।

ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਮ ਦਖ਼ਲ ਦਿੰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਇਸ ਸਪੱਸ਼ਟ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਮੁਨਾਸਬ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਮਾਲ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਫ਼ੌਜੀ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਲੋੜ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਯੋਗ ਵੱਢੀ ਦੇ ਕੇ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਉਗਰਾਹੁਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਝੂਠੇ ਬਿਆਨ ਦੇਣ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਾਲ 1646 ਵਿੱਚ ਅਚਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਲਈ ਅਚਾਨਕ ਇਕ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ ਜਦੋਂ ਉਸ ਵੇਲੇ ਦੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵਾਇਸਰਾਏ, ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਨਿਰਯਾਤ ਇਸ ਕਾਰਨ ਰੋਕ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ੋਰੇ ਤੋਂ ਤਿਆਰ ਹੋਇਆ ਬਾਰੂਦ ਕਿਧਰੇ ਕਿਸੇ ਮੁਸਲਮਾਨੀ ਦੇਸ਼ ਵਿਰੁੱਧ ਨਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਏ, ਪਰ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿੱਚ ਬਦਲੀ ਨਾਲ ਇਹ ਅੜਿਚਨ ਤੁਰੰਤ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਈਸਾਈਆਂ ਨੂੰ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿਰੁੱਧ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕੋਈ ਗਿਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਹਿਲੇ ਠੀਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਰੋਮ ਦੇ ਪਾਦਰੀਆਂ ਨੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬੀਜਾਪੁਰ ਨੂੰ ਘੋੜੇ ਭੇਜਣ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਕਠਿਨਾਈ ਸੁਧਕਾਰੀ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਲਈ ਯੋਗ ਭਾਂਡਿਆਂ ਦਾ ਨਾ ਮਿਲਨਾ ਸੀ। ਸ਼ੋਰਾ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਭਾਰਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਮੈਲ-ਕੱਢਣ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਸੁਧਾਈ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਪਰ ਭਾਫ਼ ਨਾਲ ਉਡਾਉਣ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਢੰਗ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਸਿੱਧ ਹੋਏ ਅਤੇ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਬਣੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਯੋਜਕ ਬਰਤਨ ਇਥੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਮਿਲਦੇ। 1641 ਵਿੱਚ ਕੋਰੋਮੰਡਲ

ਤੱਟ ਦੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੜਾਹੇ ਟੁੱਟ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਤੋਂ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਚਾਦਰ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਤੋਂ ਨਵੇਂ ਕੜਾਹੇ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ; ਜਦੋਂ ਕਿ ਗਿਆਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਕਿ ਹੁਗਲੀ ਜਾਂ ਬਾਲਾਸੋਰ ਵਿੱਚ ਚੰਗਾ ਤਾਂਬਾਂ ਜਾਂ ਕੜਾਹੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਿਲ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਭਾਂਡਿਆਂ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਜਿਹੜੇ ਮਡੇਗਾਸਕਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਸਤੀ ਦੀ ਅਸਫਲ ਯੋਜਨਾ ਲਈ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਅੜਿਚਨ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠੀ ਗਈ, ਅਤੇ ਵਰਤਮਾਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਉਸ ਗਿਆਨ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਇਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਉਤੇ ਝਾਤ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ।

5. ਸੂਤੀ ਮਾਲ

ਪਿਛਲੀਆਂ ਤਿੰਨ ਸਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿਚਕਾਰ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕਈ ਨਿਖੜਵੇਂ ਦੌਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਉਸ ਖ਼ਾਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਉਤੇ ਆਪਣਾ ਧਿਆਨ ਇਕਾਗਰ ਕਰਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਦੇ ਫੈਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅਨੂਠਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਸਦੀ ਦੇ ਦੂਜੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ। ਸਾਲ 1660 ਤੱਕ ਮਲਮਲ ਜਾਂ ਛੀਂਟਾਂ ਦੀ ਲਿਬਾਸ ਵਜੋਂ ਲਗਭਗ ਕੋਈ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਪਹਿਨਣ ਵਾਲੇ ਕੱਪੜੇ ਜਿਹੜੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਉਹ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਹੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਜਾਂ ਅਮਰੀਕਾ ਲਈ ਮੰਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਸਾਡਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਘਰੇਲੂ ਲੋੜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਮੇਜ਼ਪੋਸ਼ਾਂ, ਚਾਦਰਾਂ, ਰੁਮਾਲ ਜਾਂ ਤੌਲੀਏ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਅਪਣਾਉਣ ਨਾਲ, ਅਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਭਾਰਤੀ ਰੰਗਦਾਰ ਜਾਂ ਵਧੀਆਂ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੇ ਪੜਦਿਆਂ ਜਾਂ ਸ਼ਿੰਗਾਰ ਦੇ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਵਰਤਣ ਵਜੋਂ, ਸੰਬੰਧ ਹੈ।

ਇਉਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡਾ ਸਮਾਂ ਆਰੰਭ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ, ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪੁੱਜਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਬਹੁਤੀ ਲਾਗਤ ਬਹੁਤ ਸੀਮਿਤ ਖ਼ੱਪਤ ਦਾ ਇਕ ਕਾਰਨ ਸੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਤੇ ਬਹੁਤ ਖ਼ਰਚ ਸੀ। ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਲਿਲਨ ਘਰੇਲੂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਤੇ ਟਪੈਸਟਰੀ ਸਜਾਵਟ ਲਈ ਬਣਦੀ ਸੀ। ਗੁਣਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖੀਏ ਤਾਂ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਛੀਂਟ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਵਿਕਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜੇ ਕਰ ਕੀਮਤ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ-ਕੋਣ ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਲਾਭ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨਿਰੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਸਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਅਵਸਰਾਂ ਤੋਂ ਲਾਭ ਨਾ ਉਠਾਇਆ, ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਲਈ ਇਕ ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਪਰ ਨਿਰੀ ਪ੍ਰਗਤੀਹੀਣ ਮੰਡੀ ਬਣ ਗਿਆ। ਇਸ ਅਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪਤਾ ਲੱਗਾ,

ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਅੱਗੇ ਜਾ ਕੇ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਨਵੀਂ ਮੰਡੀ ਖੋਲਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਭਾਗ ਨਾ ਲਿਆ, ਭਾਵੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵੇਲੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਦੋਂ ਇਸ ਦੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਸਥਿਰ ਬਣ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਰਵੱਈਏ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਯੂਰਪ ਦੇ ਲਿਨਨ-ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਵਰਤਮਾਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਲਿਨਨ ਬਹੁਤੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ, ਇਸ ਲਈ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਆਯਾਤ ਦਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਨਾਲ ਕੋਈ ਗੰਭੀਰ ਟਾਕਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ੈਦ ਸੂਤੀ ਕਪੜੇ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ "ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਧਨ ਆਉਣਾ ਸੀ", ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਮਕਾਲੀ ਵਪਾਰਕ ਰਾਏ ਹਮਦਰਦੀ ਨਾਲ ਵੇਖਦੀ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਲਿਨਨ ਉਦਯੋਗ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਭਾਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਆਯਾਤਾਂ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਉਪਜ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਉਹ ਉਪਜ ਅਜਿਹੀ ਹੋਣੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਧਾਰਨ ਕਾਰੋਬਾਰ ਸਮੇਂ ਵਰਤਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਤੱਥ ਲਈ ਵੀ ਛੋਟ ਦੇਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਯੂਰਪ ਲਈ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਮਾਲ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਦੇਸ਼ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਕਈ ਵਾਰੀ ਕਠਿਨ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।" ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ "ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਯੋਗ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਲਈ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ। ਇਹ ਹਾਲਤਾਂ ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਉੱਤਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਮੰਡੀ ਦੇ ਖੁੱਲ੍ਹਣ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲੱਭਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਲਈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਹੀ ਸੁਚੇਤ ਸੀ ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਗਾਊ ਮੰਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਅਧਿਐਨ 1607 ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਲਗਾਤਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੇੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਤੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਹੁਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਵਿਲਿਅਮ ਫਿੰਚ ਦੀ 1609 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਹੋਈ ਵਪਾਰਕ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਮਰੱਥ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਦੇ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਕੀ ਲੈਣਾ ਸੀ, ਮੌਕੇ ਉੱਤੇ ਬਣੇ ਹੋਏ ਵਿਚਾਰ ਹਨ। ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਬਾਫ਼ਤੇ[24] ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਕਿਸਮਾਂ, ਭੜੋਚ ਦੇ ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੇਂਦਰਾਂ ਦੇ ਇਸ

24 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਖੋਲ੍ਹ ਕੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਾਧਾਰਨ ਗੁਜਰਾਤੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਨਾਂ ਬਫ਼ਤਾ ਸੀ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਾਮਾਣਾ ਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਨਾਂ ਸੈਮਿਆਣਾ ਸੀ; ਲੱਕ ਨੂੰ ਬੰਨਣ ਵਾਲੇ ਆਮ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਨਾਂ ਪੇਤੀ ਸੀ। ਖ਼ੇਰਾਮੀਆਂ, ਜੇ ਕਰ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਚੰਗੀ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ, ਪਰ ਇਹ ਮਲਮਲ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੱਦ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਸੈਰੀਖ਼ਫ਼ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਮਲ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਦੱਖਣ ਮਸ਼ਹੂਰ ਸੀ।

ਨਾਲੋਂ ਮੋਟੇ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਫਿਰ ਉਹ ਸਮਿਆਣੋ (ਸਮਾਣੇ ਵਿੱਚ ਬਣੀ ਕੈਲੀਕੋ) ਦੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲੋਂ ਚੋੜਾ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਈ ਬਾਫਤੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਚੰਗਾ ਹੋਣ ਪ੍ਰਤੀ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਵਾਕੰਸ਼ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਬਾਫਤੇ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਪਦਾਂ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਿਛੋਂ ਧੋਤੀਆਂ ਆਂਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਫੇਰ ਬੇਰਾਮੀਆਂ। ਬੇਰਾਮੀਆਂ "ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀਆਂ ਜੁਲਦੀਆਂ ਹਨ।" ਇਹ ਚਾਰ ਕਿਸਮਾਂ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ (ਕੈਲੀਕੋ) ਦੇ ਆਮ ਭਾਵ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਅੱਗੇ ਉਹ ਪਤਲੇ ਕੱਪੜੇ ਜਾਂ ਮਲਮਲ ਦਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੈਰੀਬਫ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਹੜੀ ਸ਼ਾਇਦ ਉੱਤਰੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਯੋਗ ਸੀ ਅਤੇ ਕੇਪ ਕੋਮੋਰਿਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਬਣੇ ਬਹੁਤ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬਹੁਤੀ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲਾ ਕੱਪੜਾ "ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਚਾਦਰਾਂ ਲਈ ਚੰਗਾ ਵਿਕੇਗਾ।" ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ੀ ਲਿਲਨਾਂ" ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਲਨਾਂ ਦੀ ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਫਿਰ ਉਹ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਕੁਝ ਹੋਰ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦਾ, ਅਤੇ ਪਿੰਟੈਡੋਜ਼ (ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸ਼ਬਦ ਜਿਹੜਾ ਰੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਨਮੂਨਿਆਂ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਲਈ ਆਮ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ) ਦੀ ਰਜ਼ਾਈਆਂ ਲਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਧੀਆਂ ਪੜਦਿਆਂ ਲਈ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਿਕਰੀ ਹੋ ਸਕਣ ਬਾਰੇ ਸੁਝਾਉ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਬਣੀਆਂ ਬਣਾਈਆਂ ਰਜ਼ਾਈਆਂ ਅਤੇ ਲਾਲ ਰੰਗੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਨੀਲੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਬਾਰੇ ਵੀ ਲਿਖਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਾਲ ਉਸ ਦਾ ਪੱਛਮ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਪੂਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਮਲਮਲ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਘਰੋਗੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੁਝ ਰੰਗਦਾਰ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਅਗੇ ਉਹ ਜਾਵਾ ਅਤੇ ਸਮਾਟਰਾ ਨਾਲ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੇ ਆਧਾਰਾਂ ਉਤੇ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਵਧਿਆ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਆਏ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਆਰੰਭਿਕ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਇਕ ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਗਿਣ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਹੇਠ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਸਜਰਾ (ਨਕਸ਼ਾ) ਸਾਲ 1619 ਵਿੱਚ ਰੌਇਲਏਨ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੀਮਤਾਂ, ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਿੱਕੇ, ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਮਹਿਮੂਦੀ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ 2/5 ਸਮਝੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਕ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖਰਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ।

ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕਈ ਚੀਜ਼ਾਂ ਨਮੂਨੇ ਵਜੋਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਨਿਰਯਾਤ ਸਾਧਾਰਨ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ, ਚੌੜਾ ਅਤੇ ਤੰਗ ਆਫਤਾ, ਧੋਤੀਆਂ, ਅਤੇ ਸੈਮੀਆਨੋਂ, ਜਾਂ ਦਸ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਵਿੱਚ ਦੀਆਂ ਸਫਾਰਸ਼ੀ ਚਾਰ ਕਿਸਮਾਂ ਵਿਚੋਂ ਤਿੰਨ ਸਨ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਇਕੋ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਬਿਲਟੀਆਂ ਦੀਆ ਔਸਤ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਲੱਛਣ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਅਸਲੀ ਮਹੱਤਤਾ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਅਜੇ ਤੱਕ ਮਾਲ ਦਾ

ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਪੱਧਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਾਰੀਗਰ ਜਿਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੀਅ ਕਰਦਾ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਬੁਣਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕਲੇ-ਇੱਕਲੇ ਟੁਕੜੇ (ਥਾਨ) ਚੁਣਨੇ ਪੈਂਦੇ ਸਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਚੰਗੇ ਥਾਨ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਈ ਚੁਣੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਘਟੀਆ ਮਾਲ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਜਾਵਾ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹੋ ਹੀ ਭਾਵ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਹ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਈ ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਬਾਰੀਕ ਕਿਸਮਾਂ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਕੱਪੜਾ ਨਹੀਂ, ਮਲਮਲਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਾਰੀਕ ਮਾਲ ਗਰਮ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਨਣ ਯੋਗ ਸੀ, ਪਰ ਘਰੋਗੀ ਲਿਲਨ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਕੰਮਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਵ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਜਿਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਖਰੀਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ ਉਸ ਦੇ ਯੋਗ ਸਨ।

ਵੇਰਵਾ	ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	ਮੁੱਲ	ਔਸਤ ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ
ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ (ਕੈਲੀਕੋਜ਼)			
(ਏ) ਬਫਤੇ		ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ	ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ
1. "ਗਿੰਗੈਮਜ਼"	40	276	6.9
2. ਚੌੜੇ	8	120	15.9
"	5302	33,195	6.3
"	1000	6,777	6.8
ਬਹੁਤ ਚੌੜੇ (?)	1	24	24.8
3. ਤੰਗ (ਘੱਟ ਚੌੜਾਈ ਵਾਲੇ)	980	3,680	3.8
" " "	20	55	2.7
" " "	1,997	),950	5.0
4. ਖਾਣੇ ਦੇ ਮੇਜ਼ ਲਈ ਰੁਮਾਲ (ਤੌਲੀਏ)	80	218	2.7
5. " " "ਵਾਇਟਸ" (ਨੀਲੇ)	20	160	8.0
ਰੰਗਦਾਰ	?	3584	?
" "ਵਾਇਟਸ"	200	635	3.3
(ਬੀ) ਧੋਤੀਆਂ			
1. ਬਿਨਾਂ ਵੇਰਵੇ ਤੋਂ	290	10,600	3.7
"	480	2.190	4.8
2. ਧੋਲਕਾ	400	1,291	3.2
(ਸੀ) ਸ਼ੈਮੀਆਣੇ	2,330	14,075	6.0

ਕੁਝ ਰੀਸੀਆ ਦਾ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਨਮੂਨਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੰਗਲੈਂਡ ਡਿਮਟੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਨੇ ਕਾਨੀਆ ਫੱਟਾਂ ਵਾਲੇ (ਲਾਈਨਾਂ ਵਾਲੇ) ਕੱਪੜੇ ਸਨ। ਇਰਾਮੀਆਂ ਸ਼ਾਇਦ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੱਕੇ (ਇਹਰਾਮ) ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੂ ਪਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਸਾਹੂਮ ਦੇ ਕੋਈ ਵੇਰਵੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ।

ਵਧੀਆ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਸ਼ੰਸਿਜਨਕ

ਵੇਰਵਾ	ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ	ਮੁੱਲ	ਔਸਤ ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ
ਫੁਟਕਲ ਕਿਸਮਾਂ	200	(?)187	(?)0.9
" ਰੀਸੀਆ "	275	1,150	4.2
" ਸਾਹੂਮ "	50	431	8.6
" ਨੇਕਾਨੀਆਂ "	420	1,320	3.1
" ਇਰਾਮੀਆਂ "	?	177	?

ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮੰਗ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਗਈ। 1619 ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 1,4000 ਥਾਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਗਏ। ਹਰ ਸਾਧਾਰਨ ਥਾਨ ਵਿੱਚ 12 ਤੋਂ 15 ਗਜ਼ ਕੱਪੜਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। 1625 ਵਿੱਚ ਮੰਗੇ ਕੱਪੜੇ 200,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਥਾਨ ਸਨ। 1628 ਵਿੱਚ ਅਸਲੀ ਬਿਲਟੀ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 1000 ਗੱਠਾਂ ਸਨ, ਜਿਹੜੀਆਂ 150,000 ਜਾਂ ਵੱਧ ਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1630 ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕਾਲ ਨੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਸ ਦੌਰ ਦਾ ਅਚਾਨਕ ਖ਼ਾਤਮਾ ਕਰ ਦੇਣਾ ਸੀ, ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਕੁਝ ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਸਮੇਤ 100,000 ਤੋਂ 120,000 ਥਾਨਾਂ ਦਾ ਆਰਡਰ ਦਿੱਤਾ। ਬਹੁਤ ਬੜੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਨੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਜੇਮਜ਼ ਪਹਿਲੇ ਦਾ ਧਿਆਨ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ 1623 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਡਿਪਟੀ ਰਾਜਪਾਲ ਨੂੰ ਪੁੱਛਿਆ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੇਚਦੇ ਸਨ। ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ "ਇਸ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਬਹੁਤ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਵਿਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਲਾਨ (ਬਾਰੀਕ ਮਲਮਲਾਂ), ਕੈਬਰਿਕਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਿਨਨਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਘੱਟ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਕੱਪੜੇ ਲਈ ਹੁਣ ਇੰਗਲੈਂਡ ਉਸ ਵਸਤੂ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਪਜ ਵਾਲਾ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿਚੋਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਸਲਾਮਤ ਦੇ ਅਧਿਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ ਵਾਧੂ ਕੱਪੜਾ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਹੀ ਉਪਜ ਵਜੋਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਇਹ ਸੱਭ ਕੁਝ ਪ੍ਰਸੰਨਤਾ ਨਾਲ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਧਨ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਇਹ ਠੀਕ ਢੰਗ ਸੀ।" ਦੋ ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਪਿਛੋਂ, ਰਾਜਪਾਲ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਬਹੁਤ ਉਚਾਈ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਲਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੰਗ ਇੰਨੀ ਵਧ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਕਰ ਮਿਲ ਸਕਦੇ ਹੋਣ ਤਾਂ 100,000 ਤੋਂ 200,000 ਥਾਨ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵਿਕ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਬਹੁਤ ਬੜੀ ਅਚਨਚੇਤ ਮੰਗ ਇੱਕਲੇ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਤਤਕਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪੂਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਜਿਥੋਂ ਦੀ ਖ਼ਾਸ ਉਪਜ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਲਈ ਯੋਗ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਿੰਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼

ਕਰਕੇ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ ਉਹ ਸਨ ਪਟਨਾ ਅਤੇ ਸਮਾਣਾ, ਪਰ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਅਵਧ ਵਿੱਚ, ਬੁਣਿਆ ਹੋਇਆ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਖਰੀਦਿਆ ਗਿਆ। ਪਟਨੇ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਤਿਆਗ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸਾਲ 1627 ਤੱਕ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅਵਸਰਾਂ ਤੇ ਅਸੀਂ ਸਮਾਣੇ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਇਸ ਦੀਆਂ ਉਪਜਾਂ ਬਾਰੇ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਅੰਤਮ ਹੁਕਮ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਸੀ, ਅਤੇ 1630 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਦਾ ਪਹਿਲੇ ਵੀ ਜ਼ਿਕਰ ਆਇਆ ਹੈ, ਕੇਵਲ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਹੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸੈਮੀਆਨੋ ਸਮੇਤ "ਆਗਰੇ ਦਾ ਮਾਲ" ਵਿਵਰਜਿਤ ਸੀ।

ਪਰ ਕਾਲ ਕਾਰਨ ਇਸ ਮੰਗ ਜਾਂ ਆਰਡਰ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋ ਗਈ, ਅਤੇ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਪਿਆ। 1635 ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਨੂੰ "ਦਿਰੀਆਬਾਦ, "ਕਿਰੀਆਬਾਦ ਅਤੇ ਅਕਬਰੀਆਂ"[25] ਖਰੀਦਣ ਦੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀਆਂ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਅਵਧ ਦੇ ਦਰੀਆਬਾਦ ਅਤੇ ਖੈਰਾਬਾਦ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਦੀਆਂ ਸਨ, ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣ ਗਈਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮਿਰਕੂਲੀ ਨਾਂ ਦੇ ਕੱਪੜਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਪੱਛਮੀ ਅਵਧ ਵਿੱਚ ਬਣਦਾ ਸੀ ਵੀ ਮਸ਼ਹੂਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਸਾਲ 1640 ਵਿੱਚ, ਖੈਰਾਬਾਦ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਦਰੀਆਬਾਦ ਦੇ ਮਾਲ ਲਈ ਲਖਨਊ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਾਰਖ਼ਾਨਾ ਖੋਲਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ ਖੈਰਾਬਾਦ ਦੇ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਬਹੁਤੀ ਦੇਰ ਤੱਕ ਨਾ ਰਹੀ ਅਤੇ 1650-60 ਵਿੱਚ ਦੋਨੋਂ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਅਸੀਂ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਵਿਕਦੇ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ। 1641 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤਰੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਲਈ ਤਰਜੀਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ। ਬੜੋਦਾ ਜਾਂ ਭੜੋਚ ਦੇ ਚੌੜੇ ਬਾਫਤਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਮਿਰਕੂਲੀਆਂ ਚੰਗੀਆਂ ਸਮਝੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਦਰੀਆਬਾਦ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਬਹੁਤ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਬਾਫਤੇ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਭੇਜਣੇ ਸਨ ਜੇ ਕਰ ਉੱਤਰੀ ਮਾਲ ਘੱਟ ਜਾਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹ ਗਈ। ਸਿੰਧ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਬਾਰੇ ਪਿਛਲੇ ਇਕ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਗਿਨੀ ਲਈ ਚੈਕਦਾਰ ਮਾਲ ਅਤੇ ਜਾਵਾ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਵੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨੀ ਸੀ, ਪਰ 1635 ਵਿੱਚ ਭੇਜੇ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਪੁੱਛਗਿਛ ਕਰਨ ਲਈ ਹਦਾਇਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਸਥਾਨਕ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਹ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਸਵੀਕਾਰ ਹੋਇਆ। ਉਥੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ-ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ, ਵਕਫ਼ਿਆਂ ਨਾਲ, ਇਸ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਰੀ ਰਹੀ, ਪਰ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਮਿਲਣ ਯੋਗ ਮਾਤਰਾ ਸੀਮਿਤ ਸੀ।

---

25. ਦਰੀਆਬਾਦ ਲਖਨਊ ਅਤੇ ਫੈਜ਼ਾਬਾਦ ਦੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਖੈਰਾਬਾਦ ਲਖਨਊ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੂਰ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਹੈ। "ਅਕਬਰੀਆਂ" ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਪਰ ਇਹ ਕਿਆਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਸਮਰਾਟ ਅਕਬਰ ਦੀ ਪਸੰਦ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅਵਧ ਵਿੱਚ ਬਣਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਫੈਜ਼ਾਬਾਦ ਦੇ ਲਾਗੇ ਜਲਾਲਪੁਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬਣਦਾ ਸੀ।

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਲੰਡਨ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇਣ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਯਤਨ ਸਾਲ 1621 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਵਿਕਰੀ ਅਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਯਤਨ ਜਾਰੀ ਨਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਨੂੰ 1630 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਮੁੜ ਚਾਲੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਫੇਲ੍ਹ ਹੋਣ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਸ਼ਾਰਾ ਫੜ ਲਿਆ। ਐਪਰ ਲੰਡਨ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮੰਗ-ਪੱਤਰਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ 1636 ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੇ ਪੰਜਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੀ 32,500 ਪਾਊਂਡ ਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਵਿਰੁਧ ਕੇਵਲ 1269 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਭੇਜਣ ਕਰਕੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤ ਡਾਂਟ ਪਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਝਿੜਕਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਦਾ ਪਤਾ ਜਨਵਰੀ 1639 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਰਾਹੀਂ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਭੇਜੀ ਗਈ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਬਿਲਟੀ ਤੋਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਅਗਲੀਆਂ ਸਰਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ, ਪਰ 1640 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਪੁੱਜਾ। ਇਹ ਮਾਲ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਨਾਲ ਇਸ ਲਈ ਪੁੱਜਾ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਲਈ ਥਾਂ ਨਾ ਮਿਲ ਸਕਿਆ, ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਾਲ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਦੇ ਬੀਚਕ ਤੋਂ ਲੱਠੇ ਦੀ ਕੇਵਲ ਇਕੋ ਗੱਠ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਨਮੂਨੇ ਵਜੋਂ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ, "ਕਿਉਂਕਿ ਮਦਰਾਸਪਟਮ ਵਿੱਚ ਤੁਹਾਡੇ ਨਵੇਂ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦਾ ਇਹ ਪਹਿਲਾ ਫਲ ਹੈ।"

ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਨਵੇਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੱਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਕਾਸਾਂ ਦਾ ਸਿੱਟਾ 1639 ਅਤੇ 1640 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੇ ਬੀਚਕਾਂ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਾਲ ਦੇ ਤਤਕਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਮਨ-ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ :-

ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲੰਡਨ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ

ਸਾਧਨ	1638-39 ਦਾ ਕਾਰਜ ਕਾਲ	1939-40[26] ਦਾ ਕਾਰਜ ਕਾਲ	1940-41 ਦਾ ਕਾਰਜ ਕਾਲ
ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ	18,225	—	25
ਬੰਗਾਲ	6,700	—	—
ਗੁਜਰਾਤ	28,883	13,660	18918
ਆਗਰਾ	2,823	12,122	23,550
ਸਿੰਧ	—	28,507	11,360
	66641	54,289	53,853

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਆਗਰੇ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਦਾ ਸਾਰਾ ਮਾਲ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਥਾਨ ਵੀ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ "ਗਿਨੀ ਦਾ ਮਾਲ" ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਵਿਕਣ ਯੋਗ ਫੱਟਾਂ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਚੈਕਦਾਰ ਮਾਲ। ਜਨਵਰੀ 1639 ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਮਾਲ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ

26. ਇਸ ਸਾਲ ਦਾ ਇਕ ਬੀਚਕ ਗੁੰਮ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤ ਇਥੇ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸਨ।

ਕੱਪੜਾ ਬਹੁਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਬੀਚਕ ਦੀ ਪੜਤਾਲ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਭੂ-ਖੰਡਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਸੰਦੇਹ ਸੀ ਕਿ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਕੀ ਭੇਜਿਆ ਜਾਏ, ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਬਿਲਟੀ ਨੂੰ ਪਰਤਾਵੇ ਦੀ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਕੁਝ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇਣ ਦੇ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਅਸਲੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਬਣਿਆ ਪਰ ਤੱਟ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੇ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਮੰਗ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਨਾਂ ਹਨ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਰਕਲੀ ਸਲੇਮਪੁਰੀ ਅਤੇ ਮੂਰੀਆਂ ਲੱਠੇ ਵਜੋਂ ਲਿਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰਕਲੀ (8 ਗਜ਼ ਲੰਮਾ ਇਕ ਗਜ਼ ਚੌੜੇ) ਕੱਪੜਾ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਚੰਗੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ (16 ਗਜ਼ ਲੰਮੀਆਂ 1 ਗਜ਼ ਚੌੜੀਆਂ) ਸਾਧਾਰਨ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਸਨ, ਪਰ ਸਾਧਾਰਨ ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ ਲੱਠੇ (20-40 ਗਜ਼ ਲੰਮੇ ਅਤੇ ਇਕ ਗਜ਼ ਜਾਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਚੌੜੇ) ਵਰਗੀਆਂ ਸਨ। ਲੱਠਾ ਘਰੋਗੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕੱਪੜਾ ਸੀ। ਤੱਟ ਉਤੇ ਵਧੇਰੇ ਲੱਠਾ ਹੀ ਬਣਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਹੀ ਉਸ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਤੇ ਡੱਚ ਲੋਕ ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਇਹ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਫੈਦ ਜਾਂ ਰੰਗਿਆ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ ਵਿਕਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਇਹ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ।[27]

1638-39 ਅਤੇ 1640-41 ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਦੇ 10,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਥਾਨਾਂ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨਾਲੋਂ ਸਾਫ਼ ਘੱਟ ਦਿਸਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਘਾਟ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਪੈ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹੋਈ। ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਦੂਜੇ ਸਾਧਨ ਚਾਲੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਲੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇੱਕਲਾ ਗੁਜਰਾਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮੰਗ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਇਸ ਦੀ ਉਪਜ ਦੇ ਮਿਆਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਗਿਰਾਵਟ ਆ ਗਈ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀ ਦੇ ਬਰਬਾਦ ਹੋਣ ਦਾ ਡਰ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 1638 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦਾ ਮਿਆਰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧਣੋਂ ਰੁਕ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਬਣਿਆ ਕੱਪੜਾ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਤ ਪਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਿਛਲੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਦੇ ਘਟੀਆ ਮਾਲ ਨਾਲ ਖੁਸੀ ਹੋਈ ਪ੍ਰਸਿੱਧੀ ਅਜੇ ਬਹਾਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਈ, "ਕਿਉਂਕਿ ਇਸੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਇਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉਤੇ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਜਰਮਨੀ, ਸਕਾਟਲੈਂਡ ਅਤੇ ਫਰਾਂਸ ਦੀਆਂ ਲਿਲਨਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਭਾਅ ਉਤੇ ਨਾ ਵਿਕਣ

27. ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਦਿਤੇ ਗਏ ਵੇਰਵੇ ਸਮਕਾਲੀ ਵਪਾਰਕ ਲਿਖਤਾਂ ਉਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹਨ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਹੌਬਸਨ-ਜੌਬਸਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਪਿਛੋਂ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣਾਂ ਅਤੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਸ ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 707 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਨੀਲੀਆਂ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਰੰਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਖਾਕੀ ਜਾਂ ਖੁਬਿ ਰੰਗੀਆਂ (ਧੋਤੀਆਂ) ਹੋਈਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਪੰਨਾ 708 ਉਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਕਿ ਮਿਲਕੀ ਸਿਤਾਰੇ ਵਾਲੀਆਂ ਵਰਦੀ ਵਾਲੇ ਪਹਿਰਾਵੇ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਸਗੋਂ ਉਹ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨ ਸਨ। ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਵਾਂਗ ਛਪੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹੋਣ, ਪਰ ਇਹ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਛੀਟਾਂ ਨਹੀ ਸਨ (ਪੰਨਾ 484)। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਵਾਂ ਦੀ ਉਤਪਤੀ ਕਿਆਸ ਲਈ ਇਕ ਵਿਸਾਲ ਖੇਤਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਅਤੇ ਬੀਚਕ ਚੰਗੀ ਗਿਆਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ।

ਦਿੱਤਾ ਜਾਏ ਤਾਂ ਇਹ ਬਹੁਤੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵਿਕੇਗਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਸੂਰਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਢ (ਅੱਡਾ) ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਜਾਏਗਾ।" ਦਰਅਸਲ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਬਣੇ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਮੰਡੀ ਨਿਰੀ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਮਿਆਰ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਗਈ।

ਵਪਾਰ ਦਾ ਅਗਲੇ-ਦੌਰ ਨੂੰ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੁਆਰਾ ਹੀ ਅਜਿਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਮਿਲੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇਣ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਵਜੋਂ ਮਾਤ ਪਾ ਦੇਣਾ ਸੀ। 1638-39 ਦੇ ਮਾਲ (ਬਿਲਟੀ) ਉਪਰੰਤ, ਜਿਸ ਦਾ ਉਪਰ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ 1644 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਪੰਜਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੱਠੇ ਦੀ ਇਕ ਗੱਠ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਿਲਿਆ। ਪਰ 1646 ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਇੰਗਲੈਂਡ ਮਾਲ ਪੁੱਜਾ ਅਤੇ ਲਾਹੇਵੰਦੀ ਨਾਲ ਵਿਕਿਆ। 1650 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਿ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਮੰਦੀਆਂ ਸਨ, ਇਹ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਵਿਕਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦਾ ਮਾਲ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ "ਹੁਣ ਸੂਰਤ" ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗੇਰਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਫਰਾਂਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਉੱਤੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਵਿਕਦਾ ਹੈ।" ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਸਾਲ 1646 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਜਦੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਆਗਰੇ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਦੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦਾ ਮਾਲ ਨਿਯਮਤ ਤੌਰ ਤੇ ਵੱਧਣਾ ਆਰੰਭ ਹੋ ਗਿਆ ਤਾਂ ਵਪਾਰ ਨੇ ਨਵੇਂ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ।

ਮੈਂ ਅਗਲੇ ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਆਕਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ ਪਰ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ 1640 ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਪਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਫੈਲ ਰਿਹਾ। ਪਰ, ਇਹ ਸਾਫ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਧੀਆ ਜਦੋਂ ਵਪਾਰ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਬਹਾਲ ਹੋਈ ਤਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਮੰਡੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਰਪੂਰ ਹੋ ਗਈ। 1650 ਵਿੱਚ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲੰਡਨ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ :-

ਸੇਰਕੂਲੀਆਂ	10,000 ਥਾਨ
ਤੰਗ ਬਫਤੇ	10,000 ਥਾਨ
ਚੌੜੇ ਬਫਤੇ	5,000 ਥਾਨ
ਸਿੰਧੀ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ (ਕੈਲੀਕੋ)	10,000 ਥਾਨ
ਦਿਰੀਆਬਾਦੀ	10,000 ਥਾਨ
ਡੂੰਗਰੀ[28]	10,000 ਥਾਨ
ਹੋਰ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ	8500 ਥਾਨ
	63,500 ਥਾਨ

28. ਡੂੰਗਰੀ ਇਕ ਬਹੁਤ ਹਲਕੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਸੀ। (ਹੋਬਸ ਜੋਬਸਨ ਐਸ. ਵੀ) ਡੱਚ ਬੀਜਕਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕੱਪੜਾ ਗੱਠਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਾਲ ਲਿਪੇਟਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਛੀਂਟ ਦੇ 1000 ਥਾਨਾਂ ਅਤੇ ਰਜ਼ਾਈਆਂ ਦੀ ਛੀਂਟ ਦੇ 300 ਪੀਸ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ :-

ਲੱਠਾ, 20,000 ਥਾਨ ਬਰਾਬਰ ਹਨ	50,000 ਸਟੈਂਡਰਡ ਥਾਨ
ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ	20,000 " "
ਹੋਰ ਕੱਪੜੇ (ਕੁਝ ਮਲਮਲਾਂ ਸਮੇਤ)	14,000 " "
	84,000

ਲੱਠੇ ਦੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਵਰ ਦਾ ਧਿਆਨ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਏਗਾ ਕਿ ਕੁਲ ਮੰਗ 150,000 ਸਟੈਂਡਰਡ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਔਧੇ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਮਾਲ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਭੇਜਣਾ ਸੀ। ਮੰਡੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਵੱਧ-ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਚੌਥੇ ਹਿੱਸੇ ਤੱਕ ਜਾਂ 16,000 ਥਾਨ ਤੱਕ ਮੰਗ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਅਤੇ ਇਹ ਘੱਟ ਮੰਗ ਸਾਲ 1660 ਲਈ ਵੀ ਦੁਹਰਾਈ ਗਈ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਲਤਾ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਖਿਆਲ ਸੀ ਕਿ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਮੁੱਢਲੀ ਕੀਮਤ ਕੱਢਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਸਮਾਂ ਤੀਹ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਇਸ ਪਾਸੇ ਵਲੋਂ ਪੁੱਜੇ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਕੇਵਲ ਲਗਭਗ ਦਸਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦਾ ਵਪਾਰ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਬਣਾਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ 1659 ਦੇ ਮੰਗ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ 90,000 ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਟੈਂਡਰਡ ਥਾਨ 50,000 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲੱਠਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ 30,000 ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ 11,000 ਥਾਨ, ਹੋਰ ਕਿਸਮਾਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਹੀ ਲਗਭਗ 100,000 ਸਟੈਂਡਰਡ ਥਾਨਾਂ ਲਈ ਇਕ ਸਥਿਰ ਆਦੇਸ਼ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਲੰਡਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਮਦਰਾਸ ਨੇ ਸੂਰਤ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ ਸੀ।

ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਦੱਸੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਾਲ 1620 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਉਹ ਕੈਂਪ ਦੇ ਦੁਆਲਿਉਂ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਲੈ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਪਰੰਤੂ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀਆਂ ਹੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਅਫਰੀਕਾ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਭੂ-ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ : ਅਤੇ ਉਥੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਬਲ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ; ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਪਿਛਲੀ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਵਪਾਰ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ। ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਦੀ ਮੰਡੀ ਲਈ ਯੋਗ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਾਧਾ ਹੋਣਾ ਆਰੰਭ ਹੋਇਆ, ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਮੰਗ ਜਿਹੜੀ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਈ ਉਹ ਸਾਲ 1634 ਵਿੱਚ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ 16,000 ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਮਾਤਰਾ 1639 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।[29]

29. ਇਹ ਮੰਗ ਪੱਤਰ ਹੇਗ *ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 114. ਏ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਔਥਰੀਆਂ ਪਟਨੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਬਣਾਇਆ ਹੋਇਆ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਸੀ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਪੰਨਾ 162 ਉਤੇ ਹੈ। ਹੋਰ ਵੇਰਵ੍ਹੇ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ।

1. ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ	500 ਗੰਠਾਂ
2. ਹੋਰ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ	1,000 ਥਾਨ
ਸੈਮਿਆਨੇ (ਪੰਜਾਬ)	1,000 "
ਅੰਬਰਤੀਆਂ (ਬਿਹਾਰ)	5,000 "
ਚੌੜੇ ਬਫਤੇ (ਗੁਜਰਾਤ)	5,000 "
ਤੰਗ ਬਫਤੇ (ਗੁਜਰਾਤ)	4,000-5,000 "
ਦਿਰੀਆਬੀ (ਅਵਧ)	2,000 "
ਸਲੇਮਪੁਰੀ (ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ)	3,000-4,000 "
ਮੂਰੀਆਂ ਅਤੇ ਪਰਕਾਲੀਆ (ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ)	9,000-10,000 "
	25,000-29,000 "
3. ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਮਲਮਲਾਂ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਮਾਲ (ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ)	8,000-11,000 "

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲੇ ਉਪਰ ਕਿਹਾ ਹੈ ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ ਲੱਠੇ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਜੁਲਦਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੀਆਂ 500 ਗੱਠਾਂ ਸਟੈਂਡਰਡ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਲਗਭਗ 20,000 ਕੈਲੀਕੋ (ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ) ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁਲ ਮੰਗ ਲਗਭਗ 60,000 ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਹਿੱਸਾ ਮਲਮਲਾਂ ਅਤੇ ਵਧੀਆ ਮਾਲ ਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ; 1670 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਪਾਰ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ ਪਰ 1670 ਪਿਛੋਂ ਬਹੁਤੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ।

ਨਵੇਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਭਾਰਤੀ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ ਪੁੱਜੇ ਲਾਭ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਮੌਕੇ ਉਤੇ ਚੁਕਾਏ ਗਏ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿਆਰੀ, ਬੰਨ੍ਹ-ਬੰਨ੍ਹਾਈ ਅਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਕ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਉਚ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋਇਆ, ਭਾਵੇਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਹੋਏ। ਆਗਰੇ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚੋਂ ਖਰੀਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਕ ਤੋਂ ਦੋ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ ਅੱਧਾ ਰੁਪਿਆ ਵੱਧ ਸੀ। ਸਟੈਂਡਰਡ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਲੱਠੇ ਦੇ ਬੀਚਕ ਦਰ ਲਗਭਗ ਦੋ ਰੁਪਏ ਬਣਦੇ ਹਨ, ਸਲੇਮਪੁਰੀਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸੀ, ਪਰ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਖਰੀਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ ਦੋ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ ਸੀ; ਤਾਂ ਜੋ 100,000 ਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਮੰਗਾਂ ਲਈ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਦੋ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀਆਂ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਪਾ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੁਲ ਮੁੱਲ ਅਟਾ ਸਟਾ ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਮਿੱਥ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੰਗਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਬੰਨ੍ਹ-ਬੰਨ੍ਹਾਈ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ

ਕੰਢੇ ਤੱਕ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੋਰ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ, ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਮੁੱਲ ਕੁਝ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨਵੇਂ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੀ ਨਿੱਗਰ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇਗਾ।

ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਸਥਿਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅੜਿਚਨਾਂ ਪੇਸ਼ ਆਈਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਤਾਂ ਸਿੱਧੀਆਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਕਰਕੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਸਰਕਾਰੀ ਦਖ਼ਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਇਕ ਆਮ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਨਵੇਂ ਟੈਕਸ, ਜਾਂ ਨਵੀਆਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਖੇਰੂੰ-ਖੇਰੂੰ ਕਰ ਦਿੰਦੀਆਂ, ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕਿਸੇ ਸਰਕਾਰੀ ਸੱਟੇ ਤੇ ਮਾਲ ਦੇਣ ਲਈ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਕਰ ਲਈ ਜਾਂਦੀ; ਪਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਸ਼ਾਖਾ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਨਾਲੋਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਆਮ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਵਰਤਮਾਨ ਮੰਤਵ ਲਈ ਬਹੁਤੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੂਜੀ ਸ਼ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਦੀ ਹੈ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਕੱਪੜੇ ਬੁਣਨ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਸੰਗਠਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਹੋਇਆ ਕਹਿਣਾ ਵਧੇਰੇ ਠੀਕ ਹੈ। ਇਹ ਖ਼ਾਸ ਖ਼ਾਸ ਏਸ਼ੀਆਈ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਕੱਪੜਾ ਦੇਣ ਦੇ ਖ਼ਾਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਲਈ ਮਾਲ ਦੇ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਾਲਣਾ ਪਿਆ ਜਿਹੜੇ ਪ੍ਰਚਲਤ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਗੇਤਰੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਲੈਣ ਲਈ ਚਾਲੂ ਮਰਯਾਦਾ ਤੇ ਚਲਣਾ ਪਿਆ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਾਂਗ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਕਰਜ਼ਦਾਰਾਂ ਦੀ ਪਿਰਤ (ਸਾਖ) ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੇ ਮਸਲੇ ਲਈ ਕਈ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਸਨ। ਮਦਰਾਸ ਵਿੱਚ ਸੌਦੇ ਦੀਆਂ ਸੂਰਤਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਈ ਇਕ ਅਨੋਖਾ ਢੰਗ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਕਿ "ਜੇਕਰ ਵਪਾਰੀਆਂ, ਛੀਥਿਆਂ[30] (ਛਾਪਣ ਵਾਲਿਆਂ), ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੋਈ ਰਕਮ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਡੀ ਜਾਣ-ਪਛਾਣ ਕਰਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਈਮਾਨਦਾਰੀ ਬਾਰੇ ਸਾਡਾ ਬਚਨ ਲੈ ਲੈਣ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਣ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਲੋਕਾਂ ਵੱਲ ਬਾਕੀ ਰਹਿਣ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਣ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਉਹ ਲੋਕ ਮੇਰੇ ਕਿਸੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਿਲ ਜਾਣ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕਰਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।" ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਗਰਾਂਟੀ ਔਪਰ, ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਅਮਲੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਬਾਰੇ ਸ਼ੰਕਾ ਹੀ ਹੋਵੇ; ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਉਪਰੰਤ ਮਦਰਾਸ ਦੇ

30. ਛਪਾਈ ਵਾਲੇ ਉਹ ਸਨ ਜਿਹੜੇ "ਛੀਟਾਂ" ਜਾਂ "ਛਪਿਆ ਹੋਇਆ" ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਬਣਾਉਂਦੇ ਸਨ।

ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆਂ ਕਿ "ਗਰੀਬ ਛੀਬਿਆਂ ਅਤੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ" ਉੱਤੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਕੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਗੰਭੀਰ ਹਾਨੀਆਂ ਸਹਿਣੀਆਂ ਪਈਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਪਟ ਸਾਨੂੰ ਤਜਰਬਾ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਚਿਰ ਸਾਡਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ (ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਡੱਚਾਂ ਕੋਲ ਹੈ) ਜਿਹੜਾ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਜ਼ਾਮਨੀ ਭਰੇ, ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਇਸ ਹਾਨੀ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਬਚਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰੀ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸੀ", ਪਰ ਉਹ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਕਾਰੋਬਾਰ ਘਾਟੇ ਵਾਲਾ ਰਿਹਾ ਅੰਤ ਉਹ ਛੱਡ ਗਿਆ। ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਇਕ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜੁਲਾਹੇ ਨਾ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਡੱਚਾਂ ਕੋਲ ਬਹੁਤ ਸਰਮਾਇਆ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੇਸ਼ਗੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਰੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰ ਲਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਅਧਿਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਪਰ, ਇਹ ਕਦੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਪੇਸ਼ਗੀਆਂ ਵੰਡਣ ਨਾਲ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਦੇ ਗੁਣਾਂ ਵਾਲਾ ਕੱਪੜਾ ਲੈ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣੇ ਕੱਪੜੇ ਤੋਂ ਯੂਰਪੀ ਖੱਪਤਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਲੰਬਾਈ, ਜਾਂ ਚੌੜਾਈ ਜਾਂ ਧਾਗਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਦਲਾ-ਬਦਲੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਯਤਨ ਅਸਫ਼ਲ ਹੀ ਹੋਏ। ਜਿਥੇ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ, ਉਥੇ ਜੁਲਾਹੇ ਸ਼ਾਇਦ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਹੋਣ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਨਸਾਰਪੁਰ ਦੇ ਅਸਥਾਨ ਉੱਤੇ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਤਾਣੇ ਵਿੱਚ ਧਾਗਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਠਿਨਾਈ ਨਾ ਵਾਪਰੀ, ਕਿਉਂਕਿ "ਸਾਡੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਥੇ ਹੋਰ ਕੋਈ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ : ਪਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬੁਣਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਦੇ ਚੁਣਨ ਦਾ ਅਵਸਰ ਮਿਲਦਾ ਸੀ, ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਉਹ ਆਮ ਮਾਲ ਦੇਣ ਨਾਲ ਬਣਾਉਣਾ ਚੰਗਾ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਪੱਧਰ, ਜਿਹੜੀ ਯੂਰਪ ਦੇ ਵੰਡਾਵਿਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਸੀ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਸਨ। ਕੇਵਲ ਇੱਕਲੇ-ਇੱਕਲੇ ਥਾਨ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਸਾਰੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਹੀ ਲੰਬਾਈ, ਜਾਂ ਚੌੜਾਈ ਜਾਂ ਧਾਗਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਸਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਉਤਰਦੀਆਂ। 1638 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇਕ ਬਿਲਟੀ "ਫੇਰੀ ਵਾਲੇ ਦੇ ਮਾਲ ਵਰਗੀ ਸੀ, ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ ਨਿਰਯਾਤ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਗੋਂ ਇਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਪਰਚੂਨ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਾਇਕ ਸੀ।" ਪੰਜ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਉਨਾਂ ਨੇ ਲੰਬਾਈ ਵਿੱਚ ਊਣਤਾਈਆਂ ਉੱਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ "ਜੋ ਅਸੀਂ ਵੇਚੀ ਹੈ ਉਸ ਦਾ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੋ ਕੁਝ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਨੇ ਲੈਣਾ ਹੈ, ਉਹ ਉਸ ਨੂੰ ਪਤਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।" ਪਰ, ਉਤਪਾਦਨ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਸਲੀ ਮਿਆਰ ਸਥਾਪਤੀ ਦੇ ਅਨਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਭਾਰਤ ਨੇ ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਅਮਲੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਰੱਖੀ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਇਹ ਨੁਕਸ ਸਹਿਣਾ ਪਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਜਿਉਂ ਹੀ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ। ਇਹ ਇਕ ਗੰਭੀਰ ਅੜਿਕਾ ਬਣ ਗਿਆ।

6. ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਆਮ ਕਥਨ

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੀਲ ਸ਼ੋਰਾ ਅਤੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਉਤੇ ਹੁਣ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਖ਼ਿਆਲ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿਚਕਾਰ ਨਵੇਂ ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਣੀਆਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਾਹੇਵੰਦ ਵਪਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਚੱਲਣ ਲੱਗ ਪਏ ਤਾਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਇਕ ਅਵਸਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਯੂਰਪੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਲੰਡਨ ਅਤੇ ਐਮਸਟਰਡਮ ਦੀਆਂ ਵੱਡਾਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਵੀ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਛੇਤੀ ਹੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਪਸੰਦ ਆ ਗਈਆਂ, ਅਤੇ ਚਾਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਕੱਚਾ ਰੂੰ, ਸੂਤ, ਖੰਡ ਅਤੇ ਸਿਲਕ ਬਾਰੇ ਇਥੇ ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਇਤਿਹਾਸ ਕੁਝ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਗੁਆਂਢੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮੋਮਬੱਤੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਨ ਖ਼ਪਤ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਮੋਟੇ ਗੂੜ੍ਹੇ ਰੰਗ ਦੇ ਕੱਪੜੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਸਟੀਅਨ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪਟਸਨ ਦੇ ਤਾਣੇ ਨਾਲ ਸੂਤੀ ਪੇਟਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਕੱਚੇ ਰੂੰ ਦੀ ਕੁਝ ਕੁ ਮੰਗ ਸੀ। ਕੱਚਾ ਰੂੰ ਲੈਵੰਟ ਤੋਂ ਬਾਕਾਇਦਾ ਆਉਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਥੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਯੋਗ ਗੱਠਾਂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਈ ਵਾਰੀ ਤੁਰਕੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਮਸ਼ੀਨਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਅਤੇ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਰੂੰ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਸਾਫ਼ ਹੀ ਆਪਣੇ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਥਾਂ ਰੋਕਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਥਾਂ ਨੀਲ ਜਾਂ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਵਰਗੇ ਮਾਲ ਨਾਲ ਭਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿਯਮਕ ਵਪਾਰ ਨਾ ਵਧਿਆ, ਪਰ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਗੱਠਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਰੂੰ ਭਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਧੇਰੇ ਕੀਮਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਲਿਪੇਟਣ ਦੇ ਕੰਮ ਉਪਰੰਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਰੂੰ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਦਾ ਵਿਕਦਾ ਸੀ।

ਸਮੁੰਦਰੀ ਢੋ ਢੁਆਈ ਲਈ ਸੂਤ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਵਸਤੂ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਾਕਾਇਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਚੰਗਾ ਨਾ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ, ਪਰ 1622 ਵਿੱਚ ਕਾਰਿੰਦੇ ਸੂਤ ਨੂੰ ਮੋਟੇ ਅਤੇ ਮੋਟੇ ਕੱਪੜਿਆਂ (ਫਸਟੀਅਨ) ਲਈ ਖ਼ਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ। 1628 ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬਿਲਟੀ 525 ਗੱਠਾਂ ਦੀ ਬਣ ਗਈ, ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਹੋਰ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨਾ ਮਿਲ ਸਕੀਆਂ ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 600 ਜਾਂ 700 ਗੱਠਾਂ ਹਰ ਸਾਲ ਭੇਜੀਆਂ ਜਾਣ। ਇੰਨੇ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਪਰ ਨਿਯਮਕ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ : ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਜੋ ਭਾਵੇਂ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ

ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਸੀ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਵੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ 1630 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਮੰਗ 150 ਗੱਠਾਂ ਤੱਕ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਲਗਭਗ 400 ਗੱਠਾਂ ਤੱਕ ਵੱਧ ਗਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1638-39 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਲਗਭਗ 300 ਗੱਠਾਂ ਭੇਜੀਆਂ। ਸਾਡੇ ਬਾਕੀ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦੋਨਾਂ ਤੱਟਾਂ ਦਾ ਮਿਲਵਾਂ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਲਗਭਗ 500 ਗੱਠਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ, ਪਰੰਤੂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਘੱਟ ਗਿਆ। 1641 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮੰਗ 100 ਗੱਠਾਂ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਪਸੰਦ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨਾ ਕੁ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤ ਵਰਤਣ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਾਮਿਆਂ ਨੇ ਕਈ ਢੰਗ ਕੱਢ ਲਏ ਸਨ।[31] ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਕੇਵਲ 75 ਗੱਠਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1653 ਵਿੱਚ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ 150 ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਸੀ, ਪਰ 1658 ਦੇ ਆਮ ਵਪਾਰਕ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਸੂਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਮੰਗ ਮੁੜ ਲਗਭਗ 500 ਗੱਠਾਂ ਤੱਕ ਵੱਧ ਗਈ। ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਗਿਆ ਉਹ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਬਹੁਤੀਆਂ ਡੱਚ ਖਰੀਦਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਪੱਕੀ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ, ਪਰ ਲਗਭਗ 160 ਪਾਊਂਡ ਦੀ ਇਕ ਗੱਠ ਦੀ ਠੀਕ ਔਸਤ ਕੀਮਤ ਸ਼ਾਇਦ 50 ਰੁਪਏ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉਤੇ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਅੱਧਾ ਲੱਖ ਹੋਵੇਗਾ।

ਸੂਤ ਦਾ ਵਪਾਰ 1630 ਦੀ ਇਕ ਅਜੀਬ ਘਟਨਾ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਖਰੀਦਾਂ ਸਿਖਰਾਂ ਉਤੇ ਸਨ। ਬੁਣਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਸ਼ਾਇਦ ਧੱਕਾ ਵੱਜੇ। ਭੜੋਚ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਿਯਮਕ ਬਾਈਕਾਟ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਸੂਤ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ। ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਦਾ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਘਟਨਾ ਨੂੰ ਮੈਂ ਮਹਿਜ਼ ਇਕ ਸਬੱਬ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਮਿਲ ਰਹੇ ਮਾਲ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਬਹੁਤ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਵੱਧੇ। ਭਾਰਤ ਉਹ ਸਾਰਾ ਸੂਤ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ, ਪਰ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਚਨਚੇਤ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਸਥਾਨਕ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਇਸ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਪਾਦਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਵਧਾਇਆ ਜਾਂਦਾ।

ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਖੰਡ ਦੇ ਵਿਸ਼ਵ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਹੁਤ ਬਦਲ ਚੁੱਕੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣ ਹੈ, ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਸਤੂ ਆਮ ਖੱਪਤ ਦੀ ਨਹੀਂ

31. ਮੈਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਿਆ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਕਿਹੜੇ-ਕਿਹੜੇ ਵਿਕਾਸ ਹੋਏ, ਪਰ ਇਹ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੂਤ ਤਾਣੇ ਲਈ ਠੀਕ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਅਸਲੀਅਤ ਅਜੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਨਿਰੇ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਆਰੰਭ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ। ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਡੈਨੀਅਲਜ਼ ਨੇ ਪੁਰਾਣੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਗਲਤ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਿਛਲਿਆਂ ਸਾਲਾ ਤੱਕ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਨਿਰੋਲ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਣਦਾ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਜੇ ਵੀ ਪੱਕਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ, ਕਿ ਕਦੋਂ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਆਰੰਭ ਹੋਇਆ। (ਡੈਨੀਅਲਜ਼ ਫੁਟ ਨੋਟ 21)

ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਵਿਲਾਸ (ਰੰਗ-ਰਸ) ਦੀ ਕੁਝ ਮਹਿੰਗੀ ਵਸਤੂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਯੂਰਪ ਦਾ ਚਕੰਦਰ-ਖੰਡ ਦਾ ਉਦਯੋਗ ਅਜੇ ਤਕ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਆਇਆ, ਅਤੇ ਗੰਨੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸੋਮੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਚੀਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਅਤੇ ਐਂਟੀਲੀਜ਼ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਸੰਭਾਲਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਚੀਨ ਅਤੇ ਅਮਰੀਕਾ ਤੋਂ ਖੰਡ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਰਤੀ ਖੰਡ ਘਟੀਆ ਅਤੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨੀ ਮਹਿੰਗੀ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ-ਪਹਿਲੇ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਥਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕਰ ਸਕੀ। ਭਾਰਤੀ ਖੰਡ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਮੋਟੀ ਉਪਜ ਜਿਸ ਨੂੰ ਜਗਰੀ[32] ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਜਿਸ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਚੁੱਕਦੇ, ਬਰੀਕ ਦਾਣੇ ਵਾਲੀ ਚਿੱਟੀ ਖੰਡ ਜਿਸ ਨੂੰ "ਪੀਸਾ ਖੰਡ" ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਮੋਟੀ ਦਾਣੇਦਾਰ ਵੱਧ ਸਾਫ਼ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਹੀ ਮਹਿੰਗੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਪਾਰੀ "ਮਿਸਰੀ" ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਪਿਛਲੀਆਂ ਦੋ ਕਿਸਮਾਂ ਦੀ ਖੰਡ ਦਾ ਅਨਿਯਮਕ ਵਪਾਰ ਸੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨਾਲ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਮੰਗ ਕੀਤੀ, ਕਦੇ-ਕਦੇ ਇਸ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਅਤੇ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਇਕ ਵਾਰੀ ਇਹ ਕੇਵਲ ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਹੀ ਲੱਦੀ ਗਈ। ਇਥੋਂ ਭੇਜੀ ਗਈ ਖੰਡ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਕਈ ਵਾਰੀ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਮੰਗ-ਪੱਤਰ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਭੇਜਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਸਨ ਜਿਥੇ ਇਹ ਵਸਤੂ ਚੰਗੀ ਅਤੇ ਸਸਤੀ ਸੀ। ਇਉਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਨਹੀਂ ਲਿਆ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਹਾਲਾਤ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋ ਗਏ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇਕ ਨਿੱਗਰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰ ਲਿਆ। ਸਾਲ 1636 ਤੱਕ ਉਹ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਬੰਗਾਲੀ ਖੰਡ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ 1646-49 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਗਭਗ 500,000 ਪਾਊਂਡ ਖੰਡ ਹਰ ਸਾਲ ਬਟਾਵੀਆ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਪਿਛੋਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਅਧੂਰੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਇਹ ਮਾਰਕੀਟ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਸੀ ਜਾਂ ਯੂਰਪੀ ਮੰਗ ਹੋਰ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਨਿਰਯਾਤ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਿਰ ਨਾ ਰੱਖੀ ਗਈ। ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਖੰਡ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਸੁਸਤ ਸੀ। ਕਈ ਸਾਲ ਇਸ ਦਾ ਚਰਚਾ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ, ਅਤੇ 1651-52 ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਲਾਈ ਗਈ। ਪਰ ਵਿਕਾਸਸ਼ੀਲ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪਹਿਲ ਟੀਚਾ 700 ਟਨ ਖੰਡ ਖਰੀਦਣ ਲਈ 1659 ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਪਹਿਲਾ ਹੁਕਮ ਸੀ। ਇਹ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਟਨ ਨੂੰ ਭਾਰ ਭਾਵੇਂ ਨਾਪ ਵਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਏ। ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਮੰਗ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੁਲ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਮਿਕਦਾਰ ਇੰਨੀ ਅਨਿਯਮਿਕ ਹੈ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ।

---

32. ਜਗਰੀ ਜਾਂ ਗੁੜ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖੰਡ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਮ ਕਿਸਮ ਹੈ ਦੇਸੀ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਹੋਇਆ ਦਾਣੇ ਅਤੇ ਸੀਰੇ ਦਾ ਇਕ ਮੇਲ ਹੈ। ਇਸ ਮੇਲ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਾਈ ਦੇ ਸੁਚੱਜੇ ਅਤੇ ਔਖੇ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਚਿੱਟੀ ਖੰਡ ਕੱਢੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਸਿਲਕ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਪੱਛਮੀ ਲੋੜਾਂ ਪਹਿਲੇ ਚੀਨ ਤੋਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਜਦੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਪੱਕਾ ਅੱਡਾ ਬਣਾ ਲਿਆ ਤਾਂ ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਜਪਾਨ ਨੂੰ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ : ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਕਿ 1630 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਕੋਈ ਪ੍ਰਗਤੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕਹਾਣੀ 1657 ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਪੂੰਜੀ ਮਿਲੀ ਅਤੇ 3000 ਪਾਊਂਡ ਦੀ ਰਕਮ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਵਿੱਚ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹੁਕਮ ਹੋਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਲਗਭਗ 20,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੀਆਂ 100 ਗੱਠਾਂ ਦੀ ਨਿਯਮਕ ਖਰੀਦ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ।

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਅੱਧ ਇਕ ਲੰਮੇ ਤਜਰਬੇ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਪੱਛਮ ਵਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਤਜ਼ਰਬੇ ਨਾਲ ਇਹ ਸਿਖ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿ ਕਿਹੜੀਆਂ-ਕਿਹੜੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਖਰੀਦੀਆਂ ਅਤੇ ਵੇਚੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਨੀਲ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰ ਲਈ ਸੀ, ਪਰ ਜਿਹੜਾ ਨੀਲ ਉਹ ਖਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ ਲਗਭਗ ਸੱਭ ਤੋਂ ਭੈੜਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਜਿਹੜਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ ਲਗਭਗ ਸੱਭ ਤੋਂ ਮਹਿੰਗਾ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਚੰਗੇ ਨੀਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀਆਂ ਨੀਹਾਂ ਰੱਖ ਰਹੇ ਸਨ। ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਦੇ ਮੱਧ ਤੱਥ, ਯੂਰਪ ਲਈ ਸੂਰਤ ਮੁੱਖ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਜੋਂ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤ ਹੋ ਗਈ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦਾ ਕੋਈ ਯੋਗਦਾਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਯੂਰਪੀ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਲਈ ਬੰਗਾਲ ਅਜੇ ਵੀ ਅਣਜਾਣੀ ਧਰਤੀ ਸੀ। 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਨੇ ਇਕ ਅਸਚਰਜਤਾ ਵਾਲਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਲਿਆਂਦਾ। ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮਾਤਰਾ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਓਂ ਖੋਜਿਆ ਗਿਆ। ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣੀ ਉਚ ਪੱਧਰੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਨਾਲ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅੱਗੇ ਵੱਧ ਗਏ ਪਰ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਿਕਾਸਾਂ ਲਈ ਹੀ ਵਰਤੀ ਗਈ, ਅਤੇ 1650 ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਪਾਸੇ ਨੂੰ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਸਥਾਨ ਮਿਲਿਆ। ਉਹ ਅਸਥਾਨ ਕੁਝ ਤਾਂ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਕਰਕੇ, ਕੁਝ ਬਿਹਾਰ ਦੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਘੱਟ ਮੁੱਲ ਕਰਕੇ, ਅਤੇ ਕੁਝ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਸਿਲਕ ਅਤੇ ਖੰਡ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਕੇਵਲ ਨੀਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੀ ਕਾਇਮ ਰਹੀ, ਪਰ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਦਬਾਅ ਹੇਠ ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਘੱਟ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮਰਹੱਟਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਤਪੰਨ ਹੋਣ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਸੂਰਤ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਲਈ ਵਾਧੂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਪਹਿਲੇ ਪਹਿਲੇ ਸਾਰੇ ਟਾਕਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਤੇ ਪਿੱਛੇ ਛਡਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨਵੇਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਹੋਇਆ ਸਿੱਧਾ ਲਾਭ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਸੀ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਲਾਭ ਨਿੱਗਰ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਉਤਪਾਦਕ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ। ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੱਛਮ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲ ਮੰਡੀਆਂ ਨਾਲ ਨਵੇਂ ਵਪਾਰਕ ਸੰਬੰਧ ਕਾਇਮ ਹੋ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸਮੁੱਚੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਦਲ ਗਈ ਸੀ, ਪਿਛਲੀ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਆਪਣੇ ਅਵਸਰਾਂ ਦੀ ਠੀਕ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਇਕ ਹੋਰ ਹੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਪੁੱਜਿਆ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹੋਰ ਹੀ ਢੰਗ ਵਰਤੇ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਚੰਗੇ ਸਿੱਟੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਭਾਰਤੀ ਵਸਤੂਆਂ ਐਮਸਟਰਡਮ, ਲੰਡਨ ਪੈਰਿਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੋ ਗਈਆਂ, ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਹਜ-ਸੁਆਦਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਖੋਜ ਹੋਈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਦੀਆਂ ਆਰੰਭਿਕ ਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ ਕਿਸੇ ਪੱਖੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਹੱਦ ਸੀਮਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇਸ ਆਯੋਜਨ ਦੇ ਇਕ ਰੂਪ ਉਤੇ ਕੁਝ ਟਿੱਪਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਭਿਅਕ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਸਮਾਨੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਵੀਨ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਵਾਲਾ ਬਹੁਤਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਵੀ ਕੋਈ ਦੇਸ਼ ਨਵੀਂ ਮੰਡੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਉੱਦਮ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਕ, ਪੂੰਜੀਕਾਰ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਟ ਭਾਗ ਲੈਂਦੇ ਹਨ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਭਾਰੀ ਆਰੰਭਿਕ ਖਰਚ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਉਤੇ ਚੜ੍ਹਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਸਤੂਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ਿਆਂ ਉਤੇ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਆਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਭਾਰਤ ਨੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹੇ ਯਤਨ ਨਾ ਕੀਤੇ। ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦਾ ਸੁਆਗਤ ਕੀਤਾ ਜਿਹੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਆਏ, ਪਰ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਗ ਸਿਥਿਲ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੇ ਆਪਣੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵੇਚਣ ਲਈ ਜਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਉਤੇ ਆਪਣਿਆਂ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਦੇਣ ਲਈ ਯੂਰਪ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੁਣਦੇ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਅਵੱਸ਼ਕ ਸੀ ਕਿ ਢੋ ਢੁਆਈ ਤੋਂ ਹੋਏ ਬਹੁਤੇ ਲਾਭਾਂ ਵਿਚੋਂ ਭਾਰਤ ਨੇ ਹਿੱਸਾ ਨਾ ਲਿਆ। ਜੇਕਰ ਕੇਵਲ ਇਕ ਯੂਰਪੀ ਕੰਪਨੀ ਇਹ ਵਪਾਰ ਚਲਾਉਂਦੀ ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਰੋਲ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਚਲਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਠੀਕ ਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਸੁਭਾਗਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਦੁਰੇਡੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੇ ਤਜਰਬੇ ਨਾਲ ਸਿੱਖਿਆ ਕਿ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦਾ ਕੀ ਭਾਵ ਸੀ, ਪਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀਆਂ ਲਈ ਜੋ ਕੁਝ ਉਹ ਵੇਚਦੇ ਸਨ ਉਸ ਲਈ ਠੀਕ ਮੁੱਲ

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਜ਼ੋਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ।

ਅਧਿਆਇ 4 ਲਈ ਪ੍ਰਮਾਣ

ਖੰਡ 1: ਉਸ ਸਮੇਂ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਆਮ ਸਥਿਤੀ *ਕਨਿੰਘਮ* ਭਾਗ 11 ਵਿਚੋਂ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਫੁਟ-ਨੋਟਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਬਾਰੇ ਭੇਦ ਲਈ *ਰੈਨੀਵਾਈਲ* 1, 25 ਦੇਖੋ; ਭਾਰਤੀ ਸੁੰਢ ਦੇ ਘਟੀਆਪਨ ਲਈ ਦੇਖੋ *ਲਿਸੋਟਨ ਸੀ-64*। ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸਕ ਬਿਰਤਾਂਤ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿਚੋਂ ਲੱਭਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ; ਮੂਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਤੱਥ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 111, 62, 90, 92 157, 327; iv; v. 148, 314; 24; vi 138; ਅਤੇ x 220 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦਾ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਯਤਨ ਉਪਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 303 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਇਸ ਦੇ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ ਵਿਚੋਂ ਮਿਲਣਗੇ।

ਖੰਡ 2: ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਨਵੰਬਰ 3, 1642 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਸਿੱਧੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਲਈ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ, *ਹੇਗ ਟ੍ਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 11, 50, 72, 95, 111., ਐਫ 5 ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਦੇਖੋ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਨੀਲ ਵਿੱਚ ਆਰੰਭਿਕ ਦਿਲਚਸਪੀ ਬਾਰੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* 84, 85 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਹੈ। 1630 ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, 206; 111, 90, 92, 208, 217, 295, 333 ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। *ਲੰਡਨ* ਨਾਮੀ ਜਹਾਜ਼ (1639-40) ਦੇ ਮਾਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ 232, 233 ਐਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ : 1642 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ vii ਪੰਨਾ xix, viii 197 ਐਨ, 256, 295, ix ਪੰਨਾ ix, 41 149; x, 158, 215, 335 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਖੁੱਲੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ 44, 57 ਅਤੇ ਇਹੀ ਲੇਖਕ ਦੇਖੋ; ਕੋਰਟੀਨਾਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਪੰਜਵੇਂ ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਸਾਰਿਆਂ ਭਾਗਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ-ਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ : ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਲਈ ਇਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ viii 271; ix. 20, 102, 154; x 141, 255, 275 ਅਤੇ *ਲੈਟਰ ਬੁਕ* 11, 13-17, 196 ਦੇਖੋ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਉਚਤਾ ਦੀ ਸਵੀਕਾਰਤਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 11, 121; iv ਪੰਨਾ xxx vii; vi ਪੰਨਾ x Lvii, 191, 217; viii 304; ਅਤੇ x. 56, 256, 409 ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਲਗਾਉਣ ਬਾਰੇ ਲਿਖੇ ਗਏ ਅੰਕੜੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਖੰਡ 3 : ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਨੀਲ ਦਾ ਵਪਾਰ ਫੋਸਟਰ ਨੇ *ਜਰਨਲ ਰੌਇਲ ਸੋਸਾਇਟੀ ਆਫ ਆਰਟਸ* Lxvii 362 ਵਿੱਚ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਅਲੈਪੋ ਦੀ ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ *ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ* 285; *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* 11, 214 ਅਤੇ *ਪਰਚਾਸ I*. 734 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 11, 52 ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਥਨ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਲੈਵੰਟ ਤੋਂ 1621 ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਇੰਗਲੈਂਡ ਅਤੇ ਹਾਲੈਂਡ

ਪੁੱਜ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੂਲ ਮਿਸਟਰ ਫੋਸਟਰ ਦੀ ਉਪਰ ਲਿਖੀ ਗਈ ਲਿਖਤ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਨੀਲ ਦੀ ਮੁੱਢਲੀ ਮਹੱਤਤਾ ਲਈ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* 18; *ਡੀ ਜੌਂਗੇ* 11, 495; *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* 1, 28; *ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ*, 285, 308, 328; ਪੰਨਾ 427, 447 ਦੇਖੋ। ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਉਪਜ ਅਤੇ ਬਣਤਰ *ਪਲਸਾਰਟ* ਨੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਪਰੰਤੂ ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਅਨੁਵਾਦ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੂਲ ਦੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਖੇਜ ਉਦਯੋਗ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਵਰਣਨ *ਗੁਜਰਾਤ ਰੀਪੋਰਟ* ਵਿੱਚ ਹੈ। ਨਿਰਯਾਤ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ (ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ) *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 111, 63; vi. 58, *ਪੈਲਸਾਰਟ* 4,5; ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸ੍ਰੀ ਫੋਸਟਰ ਦੀ ਉਪਰ ਲਿਖੀ ਗਈ ਲਿਖਤ; ਅਤੇ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਜੁਲਾਈ 2, 1634 ਦੇਖੋ; ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਖਰੀਦਾਂ ਲਈ *ਪਰਚਾਸ I* 429, 483, ਅਤੇ *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ*, 75 ਦੇਖੋ। ਸਿੰਧ ਦੀਆਂ ਖਰੀਦਾਂ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vii 202 ਅਤੇ viii 29; ਵਿੱਚ : ਵੈਨਗੁਰਲਾ ਦੀਆਂ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਸਤੰਬਰ 17, 1645 ਚਿਟਾਗਾਂਗ ਬਾਰੇ ਉਪਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਫਰਵਰੀ 13, 1637 ਵਿੱਚ ਵਰਨਣ ਹਨ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੇ ਨੀਲ ਲਈ ਦੇਖੋ। ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ, ਵਿੱਚ ਬੀਚਕ; *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1, 69 ਅਤੇ ਦੇਖੋ ਅਕਤੂਬਰ 8, 1626 ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਿਛੋਂ ਦਾ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ*।

1619 ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੀਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1. 61 ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ; ਅਗਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਪੱਧਰ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ 111, 92, 208 ਦੇਖੋ। ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਦੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ; ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ 1639 ਲਈ ਮੰਗ ਪੱਤਰ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 11. 114 ਦੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਖਰੀਦਾਂ ਉਤੇ ਮੁੱਲ ਪਰਿਵਰਤਨ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vi. 111, 273 ਦੇਖੋ; ਅਤੇ 1659 ਪਿਛੋਂ ਘਾਟ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ viii 253; ix 29, 82, 196 ਅਤੇ x 322; ਅਤੇ *ਲੈਟਰ ਬੁਕ* 11. 1-3 ਦੇਖੋ।

ਨੀਲ ਦੀਆਂ ਅਮਰੀਕੀ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਲਾ ਮੈਂ *ਪਰਚਾਸ* 111. v 95 ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ; *ਕੈਂਬਰਿਜ ਮੋਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ* iv. 786 ਵੀ ਦੇਖੋ। ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਜਨਵਰੀ 18, 1633, ਅਕਤੂਬਰ 24, 1645 ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* x. 322 ਹਨ। ਮੌਸਮ ਦੀਆਂ ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਕਰਕੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਲਈ ਦੇਖੋ (ਜਿਵੇਂ) *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vi, 278; viii, 62; *ਪਲਸਾਰਟ* 5; ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ *ਟਰਪਸਅਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ*, ਅਪੈਂਡੈਕਸ viii; *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* iv 324 ਅਤੇ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ (ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ) : vii ਮਿਲਾਵਟ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ vi, 273, vii 5; viii 12, 31, 33, 303 ਦੇਖੋ 203 (ਸਿੰਧ) : ਅਤੇ viii 143 (ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ) ਦੇਖੋ।

ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਉਪਜ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 111, 232; v. 73; vii 136; ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਮਈ 20, 1641 : ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ, *ਪੈਲਸਾਰਟ*, 5; *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* iv, 325; ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* (ਸੂਰਤ) ਜੂਨ 13, 1644 :

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vi 262; ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ 129; ਵਿੱਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਮਈ 20, 1641 : *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ*, ਦਸੰਬਰ 29, 1643; ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vii 136, ਅਤੇ viii 253 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਖ਼ਰੀਦਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਇਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ vii 136 ਅਤੇ viii 243 ਵਿੱਚ ਹੈ : ਪਲਸਾਰਟ ਵਿਚੋਂ ਹਵਾਲਾ (ਟ੍ਰਕ) ਡੱਚ *ਐਮ ਐਸ* ਦੇ ਫੁਟ ਨੋਟ 6 ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਫ਼ਸਲ ਬਾਰੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨ *ਆਈਨ* (ਅਨੁਵਾਦ) 11 99 ਫੁਟ ਨੋਟ ਵਿੱਚ ਹਨ।

ਖੰਡ 4 : ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ *ਲਿਸਬਨ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 1. 10. 15 ਅਤੇ 1V 931 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ; ਹੋਰ ਗ਼ੈਰ-ਵਪਾਰਕ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ 11. 371 ਅਤੇ 111, 465 ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਵਰਣਨ ਮੈਨੂੰ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ* 11. 30 ਵਿਚੋਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ 1. 162 ਅਤੇ ਨਵੰਬਰ 20, 1624 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਵੀ ਦੇਖੋ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਭੇਜਣ ਬਾਰੇ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਅਕਤੂਬਰ 31, 1617 ਫਰਵਰੀ 20 ਅਤੇ ਦਸੰਬਰ 29, 1624 ਮਈ 20, 1625 ਅਤੇ ਇਹੀ ਲੇਖਕ ਦੇਖੋ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਆਰੰਭ ਲਈ ਇਹ ਪੁਸਤਕ ਜਨਵਰੀ 5, 1627, ਅਤੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 1, 251, 111, 83, 90 ਦੇਖੋ। ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮਾਤਰਾ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ viii 94, 175 ਅਤੇ viii 2. 3 ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ : 1639 ਦੇ ਅੰਕੜੇ *ਓਰਿਜਨਲ ਕੋਰਸਪੌਂਡਸ* 1656 ਸਹਿਲਗ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਖ਼ਾਲੀ ਥਾਵਾਂ ਭਰਨ ਵਜੋਂ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 111, 208 ਅਤੇ x. 7, 276 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਹੈ; ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਅੰਕੜੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਤੋਂ ਇੱਕਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 111 270; iv ਅਤੇ viii 34, 53, 79, 108, 203 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਘੋੜਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਿਊਟੋ viii 235 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ। ਸਫ਼ਾਈ ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ix. 95 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਖੰਡ 5 : ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਖੱਪਤ ਇਤਫਾਕ ਨਾਲ ਬੇਨਜ਼ ਅਤੇ ਡੇਨੀਅਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਮੰਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਲਈ *ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ*, 132, 148, 255, 308, 328 ਆਦਿ ਦੇਖੋ : ਫਿੰਚ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ, 28 ਫੁਟਨੋਟ ਵਿੱਚ ਹੈ। 1619 ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* i. 61, 62 ਤੋਂ ਇੱਕਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ; 1625 ਅਤੇ 1628 ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ iii 92, 208 ਵਿੱਚ ਹਨ : ਅਤੇ 1630 ਦਾ ਮੰਗ ਪੱਤਰ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ iv ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਮੰਡੀ ਲਈ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਅਗਸਤ 6 1623 ਅਤੇ ਮਾਰਚ 30, 1625 ਦੇਖੋ : ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਾਂ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਪੰਨਾ xvi ਫੁਟਨੋਟ, 212 iii 141 ਅਤੇ ਇਹੀ ਲੇਖਕ ਦੇਖੋ। ਕਾਲ ਪਿਛੋਂ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਲਈ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 97, 158, v 146, 278, 341, ਦੇਖੋ ਸਿੰਧ ਲਈ ਇਹ ਪੁਸਤਕ 118, 129, 164 ਦੇਖੋ। ਪੂਰਬੀ

ਤੱਟ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ 1, 343, ii 336 iv 64, 228, 218 ਅਤੇ vi 295 ਦੇਖੋ। 1638-41 ਦੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ *ਓਰੀਜਨਲ ਕੋਰਸਪੋਡੈਂਸ* 1956, 1725, 1761 ਨਾਲ ਲੱਗੇ ਥੀਚਕਾਂ ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਤੱਟ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਲੈਟਰ ਬੁਕ ਭਾਗ II, 13, 17-196-97 ਅਤੇ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਡੱਚ ਥੀਚਕਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਉਤੇ ਆਧਾਰਤ ਹਨ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* vi, 56, 311 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਦੇ ਪਿਛੇ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੱਭਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ vii 173, viii 164, 297 ਅਤੇ x, 61, 200, 307, 322 ਦੇਖੋ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਅੰਕੜੇ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* ਭਾਗ, II 1-3, 13-17, 21-24, 196-97 ਵਿਚੋਂ ਚੁਣੇ ਗਏ ਹਨ।

ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਬਰਾਜ਼ੀਲ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਅਫਰੀਕਾ ਨਾਲ ਵਪਾਰ *ਇਲੀਆਸ* II ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਬੀ ਅਤੇ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* iv 34, *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 41, 42, II, 336 *ਟਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ* 76 ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ। 163, 318, II, 52, 114 ਏ, III ਐਫ 5 ਦੇਖੋ।

ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਦਾ ਆਮ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ, ਲਿਖ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਮਈ, 20 1641 *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* v. 296 ਅਤੇ viii 118, 234 ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਬਾਰੇ ਕਥਨ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ 156 ਅਤੇ vii 46, 164, 191 ਤੋਂ ਲਗਾਏ ਗਏ ਹਨ ਊਣਤਾਈਆਂ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰਾਂ ਲਈ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ iv. 3, vi 57 vii 126 viii 117 ਕੋਰਟ *ਮਿਨਟਸ* ਸਤੰਬਰ 6, 1658; ਅਤੇ *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਮਈ 20, ਸਤੰਬਰ 3, 1641 ਦੇਖੋ।

ਖੰਡ 6 : ਰੂੰ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਮੰਗ ਡਾਨੀਅਲਜ਼ 2 ਪੰਨੇ ਫੁਟਨੋਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਸ਼ਾਲ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਲਈ ਬੇਨਤੀਆਂ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ iii 212, v 206 ਅਤੇ ਕੱਚੇ ਰੂੰ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਇਹੀ ਪੁਸਤਕ iii 62, vi 9 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਵਿਕਰੀਆਂ *ਕੋਰਟ ਮਿਨਟਸ* ਉਹੀ ਲੇਖਕ ਦੀ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੂਤ ਬਾਰੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਤੱਥ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* 158, iii 157 185 iii 209, iv 22, v 312, viii 254, ix 42, 96 *ਲੈਟਰਜ਼ ਬੁਕ* 1-3, 13-17 ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ *ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ*। 318, ਅਤੇ II 114 ਏ ਵੀ ਦੇਖੋ।

ਉਸ ਸਮੇਂ ਖੰਡ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ *ਇਲਿਆਸ* i 71 ਦੇਖੋ। ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਈ ਵਾਰੀ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਜਿਵੇਂ ਕਿ X. 5, v 4, 9, 323 v, 58 viii 255 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਅਕਤੂਬਰ 31, 1636 ਤੋਂ ਆਰੰਭ ਹੋਏ। *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ* ਤੋਂ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਭਾਗ viii, ix ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਦੇਖੋ। *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਦੇ ਪਹਿਲਿਆਂ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ ਕਿਧਰੇ ਸਿਲਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਕ ਵਪਾਰ ਵਿਸ਼ੇ ਵਜੋਂ ਇਤਿਹਾਸ x 188 ਨਾਲ ਆਰੰਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਅਧਿਆਇ - 5

ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਚਾਲ

1. ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਆਮ ਰੂਪਾਂਤਰ

ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੌਦਿਆਂ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਵੱਲ ਜਾਂਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਦਾਖ਼ਲ ਹੋਏ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਗਿਆਨ, ਹਰ ਉਸ ਸ਼ਖਸ਼ ਦੀ ਭਰਮ ਨਵਿਰਤੀ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸਨੇ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਪੇਂਡੂ ਸਾਦਗੀ ਵਾਲਾ ਦੇਸ਼ ਹੀ ਸਮਝਿਆ ਹੋਵੇ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਖਰੀਦਾਰ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਰਤਮਾਨ ਖਰੀਦਿਆ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦੇ ਜੁਲਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਰੁਚੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਘਟੀਆ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ, ਵਿਲੀਅਮ ਫਿੰਚ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਥੇ ਇੱਕ ਨਿਯਮਕ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਦੀ ਇਸ ਕਰਕੇ ਲੋੜ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇਕ ਵੇਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਪੁੱਜ ਜਾਣਗੇ ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੂੱਗਣੇ ਮੁੱਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਵੇਚਣਗੇ ਉਸ ਨੇ ਇਕ ਆਮ ਅਖੌਤ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਆਪਣੀ ਰਾਏ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ, "ਉਹ ਦੈਂਤ ਵਰਗੇ ਚਾਲਾਕ ਹਨ" ਦੇਸ਼ ਦੇ ਹੋਰ ਕਈ ਭਾਗਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਅਜੇਹੀ 'ਪ੍ਰਸੰਸਾ' ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਅਤੇ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਬੋਲੀ ਵੀ ਬਿਲਕੁਲ ਨਵੀਨ ਹੈ ਅਤੇ ਦੋ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਛੋਟਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸੌਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਉਹ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਵਰਤਮਾਨ ਆਰਥਿਕ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਹਿਚਕਚਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਬਜ਼ਾਰੀ ਭਾਅ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਮਾਲ ਦੀ ਉਪਜ ਅਤੇ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਨਾਲ ਲਗਾਤਾਰ ਵੱਧਦੇ ਘੱਟਦੇ ਹਨ। ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਦੇ ਸਨਮੁੱਖ ਇਕ ਆਮ ਮੂਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਬਿਲਕੁਲ ਆਮ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਸਾਨੂੰ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਆਮ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਚੀਨ ਢੰਗ ਦੇ ਕੁਝ ਅੰਸ਼ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਸ ਦਾ ਸ਼ਾਇਦ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਇਸ ਉਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਵੱਲ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਸੀਮਿਤ ਸੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅਵਸਰ ਦਿੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਸਾਨੂੰ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਤੇਜ਼ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਉਚੇਚੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਖੋਜ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ, ਘੇਰਿਆਂ ਦੀ ਆਯੋਜਨਾ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਵੀ ਕਾਇਮ ਸਨ। ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੀਆਂ ਖ਼ਾਸ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦਾ ਵੀ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।

ਉਧਾਰ, ਵਟਾ ਤੇ ਬੀਮਾ ਆਦਿ ਲਈ ਆਰਥਿਕ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਇੱਕ ਅਨੂਠੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਹੋਂਦ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸੰਕਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਕ ਆਮ ਗੱਲ ਸੀ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਿ ਅਜੋਕੇ ਬੰਬਈ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਦਿਵਾਲੀਏ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਪ੍ਰਥਾ ਆਮ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਸੀ।[1]

ਦੋ ਬੰਧਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਮ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਸੀ, ਉਹ ਸਰਕਾਰੀ ਦਖਲ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਅਤੇ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਖ਼ਰਚ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪਹਿਲੇ ਬੰਧਨ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਹਰ ਵਸਤੂ ਦੇ ਖਰੀਦਾਰ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਪਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਦੇ ਆਗਮਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਰਹਿਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਹ ਘਟਨਾ ਵਾਪਰਦੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਮੁਕਾਬਲਾ ਜਬਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਖ਼ਲ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਕਰਕੇ ਠੀਕ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਇਕ ਬਹਾਨਾ ਹੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਰਾਜਪਾਲ ਦੇ ਇਸ ਰਵੱਈਏ ਬਾਰੇ ਕਦੇ ਕੋਈ ਸਖ਼ਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕੇ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖੀ ਹੋਈ ਜਾਂ ਦੇਸ਼ ਭਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਉਸ ਨੇ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਮੁੜ ਨਿਰਯਾਤ ਉਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਉਦੋਂ ਲਗਾ ਦਿਤੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁਦਰਾ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਸਗੋਂ ਨਿਰੋਲ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਸਨ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਲਾਭ ਲਈ ਨੀਲ, ਸੂਤੀ ਮਾਲ, ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਅੱਜ ਵਰਗੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਮਾਤਰਾ ਖਰੀਦ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਜਾਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਮਲ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਾਂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਆਮ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਰੁੱਧ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ।

ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਪਾਲ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ, ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦੇ ਬਹੁਤ ਕਾਫ਼ੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਸ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨੀ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। 1647 ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ ਰਾਜਪਾਲ ਦੁਆਰਾ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੀਲ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਕਾਰਵਾਈ ਗਿਣ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਖਿਆ :-

ਸਾਡਾ ਰਾਜਪਾਲ, ਕੁਝ ਵਣਜਾਰਿਆਂ (ਫਿਰਤੂ ਵਪਾਰੀਆਂ) ਤੋਂ ਅਨਿਆਏ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਅਚੇਤ ਹੀ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਖੰਡ ਦਾ ਇਕ ਪਾਰਸਲ ਖਰੀਦ ਕੇ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ 1000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਕੇ ਉਸ ਨਾਲ ਐਨਾ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਹੁਣ ਇਸ ਸ਼ਹਿਰ ਦਾ ਇਕੱਲਾ ਹੀ ਵਪਾਰੀ ਬਣਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਸ਼ਹਿਰ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਸਾਰਾ ਨੀਲ ਖਰੀਦਣ ਉਤੇ ਆਪਣਾ ਹੱਕ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ

1. ਮਨੂਚੀ (ਜਿਲਦ ਦੂਜੀ ਪੰਨਾ 84) ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਦਵਾਲੀਅਾਪਨ ਦੀ ਭਾਵਮਈ ਵਰਣਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਕਿ ਇਸ ਸਾਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਥੇ ਦੇ "ਨੀਲ ਵਾਲਿਆਂ" ਨੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਸਖ਼ਤ ਵਿਰੋਧ ਕਰਨ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਪਰ ਜੇ ਉਹ ਆਪਣੀ ਵਿਉਂਤ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਲ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਸਾਥੋਂ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਹਲਵੇ ਮਾਂਡੇ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਵੀ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਉਸ ਤੋਂ ਮੰਗੀਏ।

ਦਰਅਸਲ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਨੀਲ ਵਾਲਿਆਂ" ਨੇ 250 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇਣੀ ਕਰਕੇ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ "ਇਹ ਰਕਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਰਾਜਪਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਮਾਲ ਉਤੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵੱਜੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦੇਣੀ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲ ਉਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਲਿਆ ਸੀ, ਜਾਂ (ਇਉਂ ਕਹੋ) ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਨੇ ਖ਼ਰੀਦਣ ਦਾ ਬਹਾਨਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।" ਪਰੰਤੂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਰਕਮ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲੈਣ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਮਾਮੂਲੀ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਦਖ਼ਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਵਾਰੀ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਉਤੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਕੋਰੇ ਕੱਪੜੇ ਉਤੇ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਗਈ। 1641 ਵਿੱਚ ਮੋਚਾ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਤੇ ਅਸਥਾਈ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਪਾਸ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ ਮੌਤ ਦੀ ਧਮਕੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ 1632 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਜੇ ਸੂਰਤ ਕਾਲ ਨਾਲ ਪੀੜਤ ਸੀ, ਖ਼ੁਰਾਕ ਦਾ ਸਥਾਨਕ ਮੁੱਲ ਦੁੱਗਣਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜਪਾਲ ਅਤੇ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਹੋਰ ਵਪਾਰੀ ਸਾਰਾ ਅੰਨ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਕਾਬੂ ਕਰਨ ਲਈ ਮਿਲ ਗਏ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਇਸ ਕਰਕੇ ਸੌਖੀਆਂ ਹੋ ਗਈਆਂ ਕਿ ਕੁਝ ਵਪਾਰਕ ਕੇਂਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਪਾਲ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਪਾਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿਚੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਰਕਾਰੀ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਅਜੋਕੀ ਪਾਬੰਦੀ ਵਰਗੀ ਕੋਈ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰਕ ਸੌਦਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਲਗਭਗ ਅਟੱਲ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਦਾ ਹੀ ਇਹ ਖ਼ਤਰਾ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰਨਗੇ।

ਇਕ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀਆਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਉਹ ਹੈ ਜਿਹੜਾ 1633 ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੁਆਰਾ, ਜਿਹੜਾ ਸਾਫ਼ ਹੀ ਈਰਾਨ ਦੀ ਕੱਚੀ ਸਿਲਕ ਦੀ ਸ਼ਾਹੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਸੀ, ਹਰ ਵਪਾਰੀ ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਬਿਆਨਾ ਦੀ ਉਪਜ ਸਮੇਤ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਣੇ ਸਾਰੇ ਨੀਲ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਰਾਖਵੇਂ ਹੱਕ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਨੇ ਸਰਖੇਜ ਵਿੱਚ ਨੀਲ 18 ਰੁਪਏ ਸਥਾਨਕ ਮਣ (33 ਪਾਊਂਡ) ਖਰੀਦਿਆ ਅਤੇ 27 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ, ਪਰ ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਸ ਲਈ ਭੰਗ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁੱਖ ਖਰੀਦਾਰ ਅਲੱਗ ਰਹੇ ਅਤੇ ਸਾਲ 1635 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਬਹਾਲ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਆਮ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਦੀ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਉਹ ਸਮਝੌਤਾ ਸੀ

ਜਿਹੜਾ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਤੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਡੱਚਾਂ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਸਾਂਝੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਚੀਜ਼ ਸੀ। ਜਿਥੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖੱਪਤਕਾਰ ਬਹੁਤ ਹੋਣ, ਉਥੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸ਼ਾਇਦ ਦੇਰ ਤੱਕ ਚਲਦੇ ਰਹਿਣ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਿਸ ਦਾ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਏ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਮਾਂ ਭਾਵੇਂ ਲੰਬਾ ਹੋਵੇ ਭਾਵੇਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਖ਼ਲ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦਾ ਖਿਆਲ ਲਗਭਗ ਹਰ ਵਪਾਰਕ ਸੌਦੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਪਿਆ।

ਹੁਣ ਤੱਕ ਅਸੀਂ ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ ਜਾਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਹੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਪਰ ਹੁਗਲੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਕ ਰਾਜਪਾਲ ਨੂੰ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਵੀ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦੀ। 1635-36 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਤਿੰਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖਰੀ ਰਿਆਇਤ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਭਾਅ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਇਕ ਟੋਲੇ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਮਿਲ ਸਕਦੀ ਸੀ। 1625 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦੇ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਵਾਂਗ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਰਾਖਵੇਂ ਹੱਕ ਲਈ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨਾਲ ਲੈਣ ਦੇਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵਿਵਰਜਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਹੋਂਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ 1628 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਇਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨੂੰ ਤਿਆਗ ਦੇਣ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਦੇ ਢੰਗ, ਸ਼ਾਇਦ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਮੰਤਰੀ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉੱਨਤ ਹੋਇਆ ਜਿਹੜਾ ਪਿਛੋਂ ਆਕੇ ਮੁਗਲਾਂ ਦਾ ਆਗਿਆਕਾਰੀ ਬਣ ਗਿਆ। ਮਾਨੂਕੀ ਸਾਨੂੰ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਦਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਬਣਿਆ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਇਸ ਕਹਾਣੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੰਤਰੀ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਦੇ ਸਿਖਰਾਂ ਉਤੇ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਪਾਸ ਆਪਣੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ ਢੁਆਈ ਲਈ ਇਕ ਬੜੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਹ ਦਸਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਲਈ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਨਿਰਾਜ਼ ਹੋਕੇ ਉਸ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਦਾ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਨੇ ਚਿਰ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇਕ ਬੜੇ ਭਾਗ ਦੇ ਬਾਰੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਰਾਖਵੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੁਚੇਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ "ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਕਿ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਇਕ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਨਾ ਬਣਾ ਸਕੇ ਉਨਾ ਚਿਰ ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।" ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ ਦੀ ਸਿਆਣਪ ਉਤੇ ਇਸ ਡਰ ਨਾਲ ਸ਼ੱਕ ਕੀਤਾ ਕਿ ਇਸ ਉਦਾਰਹਣ ਨਾਲ ਸ਼ਾਇਦ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਉਤੇ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਕਾਇਮ

ਹੋ ਜਾਣ ਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਹਾਨੀ ਪੁੱਜੇ । ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਇਸ ਗੱਲੋਂ ਨਾਂਹ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਡਰ ਠੀਕ ਸਨ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਖ਼ਾਸ ਵਿਉਂਤ ਦਾ ਡਰ ਉਦੋਂ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਨੇ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਦੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ।

ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਦੂਜਾ ਵਿਚਾਰ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਰਕਾਰੀ ਦਖ਼ਲ ਦੁਆਰਾ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਡਰ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਮਹੱਤਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦੀ ਜਿਹੜਾ ਗੜਬੜ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ । ਇਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਮੰਡੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੋ ਗਈਆ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਹੁਣ ਅਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਤੰਗ ਲੱਗਦੀਆ ਹਨ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਦੀ ਸਾਰੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਹੋਂਦ ਦੀ ਥਾਂ ਉਸ ਵਸਤੂ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਜ਼ਖੀਰੇ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋ ਗਈਆਂ । ਆਯਾਤ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਮਾਂ ਇਕ ਪ੍ਰਬਲ ਅੰਸ਼ ਸੀ । ਹੁਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਸਤੂ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਡਰ ਤੋਂ ਤਾਰਾਂ ਖੜਕ ਜਾਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਝ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ । ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕੇ ਜਾਂ ਮੂੰਗੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਗਰਮ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਮਾਲ ਆਉਣ ਲਈ ਲਗਭਗ ਦੋ ਸਾਲ ਚਾਹੀਦੇ ਸਨ । ਜੇ ਕਰ ਹਾਲਾਤ ਬਿਲਕੁਲ ਠੀਕ ਰਹਿਣ ਤਾਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਵਲੈਤ ਨੂੰ ਜਨਵਰੀ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਪੱਤਰ ਭੇਜਣ ਉਪਰੰਤ ਅਗਲੇ ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਸਤੰਬਰ ਤੱਕ ਮਾਲ ਪੁੱਜਦਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸ਼ਾਇਦ ਮੰਡੀ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਿਲਕੁਲ ਬਦਲ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ । ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਰੇਡੇ ਨਿਯਤ ਥਾਵਾਂ ਉਤੇ ਮਾਲ ਪੁੱਜਣ ਲਈ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਬਹੁਤੀ ਸੀ । ਜਿਹੜੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਮੰਗੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਮਿਲ ਵੀ ਨਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹੋਣ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਉਹ ਸਾਇਦ ਪੁੱਜਣ ਤੇ ਨਾ ਵਿਕ ਸਕਣ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਕੀਮਤਾਂ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਰੱਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਭ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਤਾਜ਼ੀ ਉਸ ਸੂਚਨਾ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗਿਆਤ ਮਿਲਦੀ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਬਹੁਤੀ ਹੀ ਪੁਰਾਣੀ ਹੋਈ ਹੁੰਦੀ ਸੀ । ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮੇਂ ਦੀ ਕੁਝ ਬੱਚਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜੇ ਬਸਰਾ ਅਤੇ ਅਲੈਪੋ ਦੇ ਰਸਤੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਪੱਤਰ ਭੇਜੇ ਜਾਂਦੇ । ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਤਜਰਬੇ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਲਾਭ ਸਿੱਧੇ ਕੀਤੇ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਬਹੁਤ ਇਸ ਰਸਤੇ ਦੀ ਨਿਯਮਕ ਵਰਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ । ਪਰ ਇਸ ਰਸਤੇ ਆਉਣਾ ਜਾਣਾ ਵੀ ਕਿਸੇ ਪੱਖੋਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਥੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਨਾਲ ਸ਼ਾਇਦ ਅਮਲੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਾਲ ਦੀ ਬੱਚਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਉਥੇ ਹੋਰ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਵੀ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜਿਨਾਂ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜੇ ਹੋਏ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੋਵੇ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਨਾਲ ਸੰਚਾਰਨ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬੱਚਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਦੁਰੇਡੀਆ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਇੰਨਾ ਅਨਿਸ਼ਚਤ ਸੀ ਕਿ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅੰਸ਼, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਅੱਜ ਕਲ ਲਗਭਗ ਓਪਰਾ ਹੈ, ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ।

ਨਿਰੇ ਭਾਰਤੀ ਸੌਦਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸਮੇਂ ਦਾ ਅੰਸ਼ ਭਾਵੇਂ ਤੁੱਛ ਮਾਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਰ

ਖ਼ਰਚ ਦੇ ਅੰਸ਼ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਵਸਤੂਆਂ ਇੱਕਠੀਆ ਕਰਨ ਜਾਂ ਵੰਡਣ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ ਇਹ ਖ਼ਰਚ ਦੇ ਅੰਸ਼ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰਾਂ ਤੋਂ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਇਕ ਅਟਾ ਸਟਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 1619 ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਸੂਰਤ ਤੱਕ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਰਾਹੀ ਲਗਭਗ 500 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਇਕ ਊਠ ਦੇ ਬਾਰ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਦਰ 14-3/4 ਰੁਪਏ ਸੀ, 1638 ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਰਾਹ 2-3/4 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ 74 ਪਾਊਂਡ ਦਾ ਇਕ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦਾ ਠੇਕਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 1651 ਵਿੱਚ ਰਾਜਪੂਤਾਨੇ ਰਾਹੀ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੱਕ 15-3/16 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਊਠ ਕਰਾਇਆ ਲੱਗਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1639 ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਲਾਹੌਰ ਤੱਕ 74 ਪਾਊਂਡ ਜਾਂ ਮਣ ਭਾਰ 2 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਆਮ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਘਟਾਉਂਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 100 ਪਾਊਂਡ ਭਾਰ 100 ਮੀਲ ਦੂਰ ਲੈ ਜਾਣ ਦਾ ਖਰਚ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ਾਸਤਰਬੰਧ ਰਾਖਿਆਂ ਦੇ, ਖ਼ਰਚ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚਲੀਆਂ ਕਸਟਮ ਡਿਊਟੀਆਂ ਦੇ, ਅੱਧੇ ਅਤੇ ਪੌਣੇ ਰੁਪਏ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ। ਪਿਛੋਂ ਲਿਖੇ ਖ਼ਰਚ ਸਥਾਨਕ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਬਹੁਤ ਵੱਧਦੇ ਘੱਟਦੇ ਸਨ। ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਦੇ ਇਕ ਠੇਕੇ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਖ਼ਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਠੇਕੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੱਕ ਢੋ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ 45 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਗੱਡਾ ਅਤੇ 9-1/2 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਊਠ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਦਲੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਸਟਮ ਮੰਗਾਂ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਣ ਕੀਤਾ ਪਰ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਰਾਹ ਉਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਰਾਜਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਸਮੁੱਚੇ ਦੇਸ਼ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਮੰਨੇ ਜਾ ਸਕਦੇ। ਢੋ ਢੁਆਈ ਦੇ ਅਸਲੀ ਖਰਚੇ ਵੱਲ ਆਪਣਾ ਧਿਆਨ ਸੀਮਿਤ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਿਥੇ ਮਹਿੰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਭਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਇਕਾਈ ਇਹ ਖ਼ਰਚਾ ਸਹਿ ਸਕਦੀ ਸੀ ਉਥੇ ਸਾਧਾਰਨ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੀ ਉਪਜ ਇਹ ਖ਼ਰਚਾ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਹਿ ਸਕਦੀ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਣਕ ਦੀ ਆਮ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ 185 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਨੂੰ 100 ਮੀਲ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣਾ ਇਸ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਦੋ ਗੁਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਖੱਪਤਕਾਰੀ ਮੰਡੀਆਂ ਤੱਕ ਲੈ ਜਾਣ ਨਾਲ ਕੀਮਤ ਦਰ ਅਨੁਸਾਰ ਪੰਜ ਤੋਂ ਅੱਠ ਗੁਣਾ ਹੋ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਦੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਣਕ ਦਾ ਆਮ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 85 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਇਆ ਸੀ, 250 ਮੀਲ ਜਾਂ ਘੱਟ ਦੂਰੀ ਤੋਂ 'ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਕਣਕ ਨਿਰਾ

2. ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਸੂਚਨਾ ਅਲੈਪੋ ਅਤੇ ਸੁਏਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਭੇਜਦੇ ਸਨ (ਕਿਊਟੋ x. i. 72 ਦੇਖੋ), ਪਰ ਜਿਹੜੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਏ ਹਨ ਉਹ ਵਪਾਰਕ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਰਾਜਨੀਤਕ ਸਨ। 1616 ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਐਮਸਟਰਡਮ ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਸੰਚਾਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਉਹ ਰਾਹ ਜੰਗਾ ਕਾਰਨ ਵਿਘਨ ਪੂਰਬਕ ਸੀ (ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ I. 83) ਅੰਗਰੇਜ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਧਰਤੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ 1630-39 ਵਿੱਚ ਦੇਖਣ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ vi. 245. vii. 27 ਆਦਿ)

ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਭਾਅ ਵੇਚਣੀ ਪੈਣੀ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਯਾਤ ਦਾ ਆਮ ਘੇਰਾ 200 ਮੀਲ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਹੀ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਦੂਰ ਤੋਂ ਅੰਨ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨੀਲ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਆਗਰਾ ਅਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਇਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦੀ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਖਰੀਦਾਰ ਦੋਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਖਰੀਦ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਅੰਨ ਲਈ, ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਸੁਤੰਤਰ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਇਕ ਬੜੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਹੋਇਆ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖ਼ਰਚਾ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਭਾਵਕ ਮੁਕਾਬਲਾ ਖ਼ਤਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਜਿਨਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਪਾਣੀ ਦੁਆਰਾ ਰਾਹ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੱਡਰਾਪਨ ਘੱਟ ਦਿੱਸਦਾ ਸੀ ਅੰਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਸਮੁੰਦਰ ਏਕਤਾ ਦਾ ਇਕ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਦਾ ਸੀ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਆਯਾਤਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ ਇਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਸੂਰਤ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਇਕ ਇਕੱਲੀ ਸਾਹਲੀ-ਕਿਸ਼ਤੀ ਭਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇ। ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਮਾਲਾਬਾਦ ਵੀ ਇਕੋ ਜਿਹੀਆਂ ਹੀ ਮੰਡੀਆਂ ਸਨ, ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਜਦੋਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁਟੇਰਿਆਂ ਜਾਂ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਕਰਕੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਾਹ ਬੰਦ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਇਹੋ ਕੁਝ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਖਰੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਦੀ ਹੋਂਦ ਆਯਾਤਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਬਰਾਬਰ ਰੱਖਣ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅੰਸ਼ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਅੰਤਰ ਨਾਲ ਕੌਂਸਲ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ, ਚੀਨੀ ਮਿੱਟੀ ਜਾਂ ਵੱਡਮੁੱਲੀਆਂ ਧਾਤਾਂ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਕਿਸੇ ਥਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਜਿਹੜਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਮੁੱਲ ਦੇਵੇ, ਭੇਜ ਸਕਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਉਤੇ ਅਸਰ ਪਾਇਆ, ਭਾਵੇਂ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਨੇ ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤੁਰੰਤ ਅਦਲਾ-ਬਦਲੀ ਅਸੰਭਵ ਕਰ ਦਿੱਤੀ।[3] ਐਪਰ ਇੰਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੰਗ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਦੀ ਗੱਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਾਹਲੀ ਮੰਡੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਬਿਲਕੁਲ ਇਕ ਰੂਪ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਇਕ ਦੂਜੇ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਰਭਰ ਸਨ, ਪਰ ਘੱਟ ਕੀਮਤਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਢੋ ਢੁਆਈ ਸ਼ਾਇਦ ਸਾਰੇ ਨਾਤੇ ਤੋੜਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ।

---

3. 1627 ਵਿੱਚ ਪੇਲਸਾਰਟ (ਪੰਨਾ 8) ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਵਧੇਰੇ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਡੱਚ ਆਪਣੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਹਾਨੀ ਪੁਚਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਵੱਧ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਦੀ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ। ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਈਰਾਨ, ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਨੂੰ ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਯਮਕ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਲਈ ਐਮਸਟਰਡਮ ਤੋਂ ਆਮ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਰੇ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਕਾਇਮ ਰਹੇ। (ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ II 95)।

2. ਅਮਲਾ (ਕਰਮਚਾਰੀ-ਵਰਗ) ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧ

ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਲਈ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦਾ ਵਧਾ-ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਸੌਖਾ ਹੈ, ਜਿਥੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੈਰ ਜਮਾ ਲਏ ਸਨ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਲਈ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣਾ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਪਰ ਭਾਰਤੀ ਮੰਡੀਆਂ ਉਤੇ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰ ਪ੍ਰਬਲ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੂੰ ਉਸ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਘੱਟ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜਿਨਾਂ ਕਿ ਉਹ ਰਲਕੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਇਹ ਮੁਕਾਬਲਾ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੁਕਾਬਲਾ ਭਾਵੇਂ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਨਾਂ ਅਤੇ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਲਈ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਯੂਰਪੀ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਯਤਨ ਅਸਥਾਈ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ 1634 ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਤੋੜਨ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਆਗਰੇ ਦੇ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦੇ ਸੁਤੰਤਰ ਸੌਦਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਗੰਭੀਰ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈ। ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀ ਖ਼ਾਸ-ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਮੰਡੀਆਂ ਉਤੇ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ, ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਕਦੇ ਵੀ ਵਪਾਰਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਉਤੇ ਭਾਰੂ ਹੋਏ ਸਨ। ਭਾਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਗੋਂ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਭਾਰਤੀਆਂ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ, ਬਾਣੀਆਂ ਕੋਲ ਸੀ। ਇਹ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਧਨ ਅਤੇ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਰਾਹੀਂ ਘੇਰੇ ਹੋਏ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਥੋਕ ਦੇ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਮਾਈ ਬੈਠੇ ਸਨ।

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੂਰਤ ਦਾ ਵਪਾਰੀ ਰਾਜਕੁਮਾਰ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਠੀਕ ਜਾਂ ਗ਼ਲਤ ਤੌਰ ਤੇ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਧਨੀ ਵਪਾਰੀ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ[4] ਉਸ ਬਾਰੇ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਲਾ ਜਿਹੜਾ ਮੇਰੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਉਹ ਸਾਲ 1619 ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੁਝ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਇੱਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਆਦਰ ਭਰਿਆ ਵਰਤਾਉ ਕਰਨ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਵਸਤੂਆਂ, ਸੋਨਾ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ, ਸਿੱਕਾ, ਮੂੰਗਾ ਅਤੇ ਹਾਥੀ ਦੰਦ, ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ, ਅਫ਼ੀਮ, ਰੂੰ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਉਹ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਜਿਹੜੀ ਸੂਰਤ ਦੀ ਥੋਕ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਵਿਕਦੀ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ

4. ਮੈਂ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਨਾਂ ਦੇ ਲਿਪੀ-ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹਾਂ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਸਰਕਾਰ ਵੀਰਜੀ ਵੋਰਾ (ਸਿਵਾਜੀ, 110) ਅਤੇ ਵੀਰਜੀ ਵੋਰਾ (ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਬਾਰੇ 325) ਲਿਖਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਨਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੈ। ਉਸ ਦੀ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਧਨੀ ਵਪਾਰੀ ਹੋਣ ਦੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧਤਾ ਦੀ 1664 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਭੇਜੇ ਹੋਵ: ਜੋਨਅਲਾ ਐਸਕੈਲਿਅਟ ਦੇ ਲਿਖੇ ਗਏ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਪੱਤਰ ਸਰ ਟੌਮਸ ਬ੍ਰਾਊਨ (i 424) ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀ ਵਿਲਕਿਨ ਦੀ ਸੈਂਚੀ (ਐਡੀਸ਼ਨ) ਵਿੱਚ ਛਪਿਆ ਸੀ: ਇਥੇ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਭਾਗ 1921 ਦੀ ਇੰਡੀਅਨ ਐਂਟੀਕੁਅਰੀ ਪੰਨਾ 312 ਤੇ ਛਪਿਆ।

ਖਰੀਦਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਵਜੋਂ, ਉਸ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਰਣਨ ਆਇਆ ਹੈ। ਉਸ ਦਾ ਕਾਰ ਵਿਹਾਰ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਸੀ। ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਬਲ ਸਿੰਡੀਕੇਟਾਂ (ਵਿਹਾਰ ਸੰਘ) ਪੰਜ ਤੋਂ ਦਸ ਲੱਖ ਦੇ ਮੂਲ ਦਾ ਸਾਰਾ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਖਰੀਦਾਂ ਨੇ ਮੁਬਾਵਕ ਹੀ ਖ਼ਾਸ ਖ਼ਾਸ ਵਸਤੂਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੀ ਇਕ ਅਸਥਾਈ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਉਸ ਦੀ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਨੂੰ ਲੌਂਗ 62 ਤੋਂ 65 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਵੇਚਦਿਆਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਹੜਾ ਡੱਚਾਂ ਨੇ 45 ਰੁਪਏ ਮਣ ਖਰੀਦੇ ਸਨ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਸਤੂਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਉਸ ਦਾ ਸੂਰਤ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਮੰਡੀ ਅਤੇ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਸਾਹਲੀ ਵਪਾਰ ਉਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਹਾਵੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਉਸ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖਿਲਾਰੇ ਸਨ। ਉਸ ਦੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਆਗਰਾ, ਬਰਹਾਨਪੁਰ ਅਤੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਰਗੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਉਤੇ ਅਤੇ ਗੋਬਰੂਨ ਤੱਟ ਉਤੇ ਛੋਟੇ ਦਫ਼ਤਰ ਜਾਂ ਏਜੰਸੀਆਂ ਸਨ। ਉਸ ਦੇ ਜਾਵਾ, ਬਸਰਾ ਅਤੇ ਗੋਬਰੂਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਕਾਇਮ ਸਨ, ਅਤੇ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਉਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ-ਜਿਵੇਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਗਿਆ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪੁੱਜ ਗਈ ਜਿਥੇ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਇਹ ਚੁੱਭਣ ਲੱਗ ਪਈ। "ਆਮ ਵਪਾਰੀ" ਤੋਂ ਉਹ "ਸਾਰੀਆਂ ਯੂਰਪੀ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਇਕੱਲਾ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰ" ਬਣ ਗਿਆ, ਅਤੇ 1634 ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਾ "ਇਸ ਸ਼ਹਿਰ (ਸੂਰਤ) ਦੇ ਘਟੀਆਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ, ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮਾਲ ਖਰੀਦਦੇ ਅਤੇ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਦਿੰਦੇ ਤਾਂ ਵੀ ਦੱਬੇ ਰਹਿੰਦੇ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਬਾਰੇ ਉਸ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਤਕਲੀਫ਼ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ ਹੌਸਲਾ ਨਾ ਕਰਦੇ ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਸਮਾਂ ਅਤੇ ਮੁੱਲ ਅਜੇ ਵੀ ਉਸ ਦੀ ਇੱਛਾ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਅੰਤ ਉਸ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ।" ਜਿਸ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਲਿਖੇ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਅਕਾਰਥ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਹ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵੱਧ ਚੰਗੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਛਕ ਸਨ", ਪਰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾ ਹੋਇਆ ਕਿਉਂਕਿ 1642 ਵਿੱਚ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ "ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਬਾਣੀਏ ਵਪਾਰੀਆਂ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਰੋਅਬ ਪਾ ਰਿਹਾ ਸੀ" ਅਤੇ ਚਾਰ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਵੀ ਲਗਭਗ ਕਾਰਿੰਦੇ ਉਸ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਸੌਦੇ ਬਾਰੇ ਇਕ ਝਗੜੇ ਸੰਬੰਧੀ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਹੜਾਂ ਲੰਡਨ ਨੂੰ ਨਿਰਣੇ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ। ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਸਤਿਕਾਰ ਵਜੋਂ ਇਕ ਵੱਡਮੁਲਾ ਨਜ਼ਰਾਨਾ ਭੇਜਿਆ ਪਰ ਉਹ ਉਸ ਨੂੰ ਸ਼ਾਂਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਹ ਇੰਨਾ ਗੁੱਸੇ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ "ਉਹ ਕਿਸੇ ਵਿਆਜ ਉਤੇ ਵੀ ਕੋਈ ਧਨ ਉਧਾਰ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਸੁਣਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ।"

ਭਾਵੇਂ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਬਹੁਤ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਸੀ ਪਰ ਉਹ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਬੇਪਰਵਾਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦਾ। 1630 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਡਰ ਸੀ ਕਿ ਕਿਤੇ (ਰਾਜਪਾਲ) ਗਵਰਨਰ ਉਸ ਨਾਲ ਭਾਈਵਾਲੀ ਪਾਉਣ ਨੂੰ ਨਾ ਕਹਿ ਦੇਵੇ। ਜਿਸ

ਨਾਲ" ਉਹ ਉਸ ਦੀ ਵਧੀਕੀ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਦੇ ਇਕ ਰਾਜਪਾਲ ਮਸੀਹ-ਉ-ਜ਼ਮਾਨ ਨੇ ਅਨੁਭਵ ਕਰ ਲਿਆ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਤੋਂ ਹੁਣ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਉਹ ਸਮਾਂ ਠੀਕ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਲ 1638 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਹ (ਵੋਰਾ) ਸੂਰਤ ਦੀ ਜੇਲ੍ਹ ਵਿੱਚ "ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਹਿਸ਼ੀਆਨਾ ਅਤਿਆਚਾਰ" ਸਹਿ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦੋਸ਼ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਕਿ ਇਹ ਸੱਚਾ ਸੀ ਜਾਂ ਝੂਠਾ, ਪਰ ਕਾਰਵਾਈ ਅਨਿਯਮਕ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਦੀਵਾਨ (ਸ਼ਾਹੀ ਮਾਲਗੁਜ਼ਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਾਂਤਿਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ) ਨੇ ਇਹ ਵਿਸ਼ਾ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਲਿਖ ਭੇਜਿਆ, ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਨੂੰ ਆਪ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਆਕੇ ਉਤਰ ਦੇਣ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਮਸੀਹ-ਉ-ਜ਼ਮਾਨ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਆਸਾਮੀ ਤੋਂ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦੇ ਕੰਮ ਕਾਰ ਨੂੰ ਬਹੁਤਾ ਨਾ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ। ਸਾਲ 1664 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਉਤੇ ਸ਼ਿਵਾਜੀ ਦੇ ਹਮਲੇ ਨਾਲ ਉਸ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹਾਨੀ ਹੋਈ, ਪਰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਉਸ ਦਾ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਵਪਾਰੀ ਦਾ "ਅਜੇ ਵੀ ਸਿਰ ਉੱਚਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਸੌਦੇ ਕਰਦੇ ਹਨ।" 1665 ਵਿੱਚ ਗੁੰਮਨਾਮ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਬਟਾਵੀਆ ਪੁੱਜੀਆਂ ਜਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਉਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਵਿਚਲੇ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਸੰਬੰਧੀ ਭ੍ਰਿਸ਼ਟਾਚਾਰ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਥੈਵੇਨੋ ਸੈਲਾਨੀ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ 88 ਲੱਖ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲਾ ਇਕ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ। ਜਿਸ ਇਕਾਈ ਦੇ ਆਧਾਰ ਉਤੇ ਥੈਵੇਨੋ ਲਿਖ ਰਿਹਾ ਹੈ ਉਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਔਪਰ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਮਕਾਲੀ ਵਰਣਨ ਤੋਂ 80 ਲੱਖ ਰੁਪਿਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ[5] ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਇੰਨੀ ਰਕਮ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਨਾਲ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਅਨੁਮਾਨ ਕਿ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੈਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਲਿਖਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਉਹ ਸਾਲ 1677 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮਰਿਆ।[6]

ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਉਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਆਉਣ ਦਾ ਸੁਆਗਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ? ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਹਾਲਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਉੱਤਰ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਬਹੁਤ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਇਦ ਦੇਸ਼ ਵਿਚੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੌਦਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ। ਅਸੀਂ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਸੂਰਤ ਵਿਚੋਂ ਮਜ਼ਬੂਰੀ ਵੱਸ ਪੂੰਜੀ ਉਧਾਰ ਲੈਣੀ ਪਈ। ਇਹ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਹੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇੰਨੀ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ

5. ਇਹ ਅੰਕੜਾ ਪਿੱਛੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਸਕੈਲਿਅਟ ਦੇ ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

6. ਜੂਨ 1, 1678 ਦੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਆਏ ਕੁਝ ਅਨੋਖੇ ਪੱਤਰ ਛਪੇ ਹੋਏ ਹਨ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਤਰਜ਼ ਤਰੀਕਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਰ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉਸ ਦਾ ਨਾਂ ਲਗਭਗ ਜ਼ਰੂਰ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੱਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਕਰ ਉਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਹੋਰਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ਾ ਦੇਣੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਉਸ ਨੇ ਇਕ ਵਾਰੀ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਸਮੇਂ ਦੋ ਲੱਖ ਦਾ ਕਰਜ਼ਾ ਸਵੈ-ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਅਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਬਹੁਤ ਸਨ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਇਕ ਅਚਾਨਕ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਖ ਬਚਾਈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੌਦਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੇ ਉਪਕਾਰ ਜਾਂ ਦਾਨ-ਪੁੰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ, ਉਸ ਨੇ ਨਿਯਮਕ ਸੂਦ ਲਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਵੀ ਮੰਡੀ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਯੋਗ ਹੋਈਆਂ ਉਸ ਨੇ ਸੂਦ ਦਾ ਦਰ ਵਧਾਇਆ, ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ ਪੂਰੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਉੱਤੇ ਅਹਿਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਸੰਭ ਤੋਂ ਯੋਗ ਭਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਹੋਂਦ ਦੀ ਕਦਰ ਕੀਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਸੌਖਿਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਣ ਨਾਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਈ ਉਸਨੇ ਇੰਨਾ ਕੁਝ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸੂਰਤ ਵਿਚੋਂ ਜਾਣ ਨਾਲੋਂ ਉਥੇ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਵਧ ਧਨ ਕਮਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਵਰਤਾਉ ਤੋਂ ਜਿਹੜਾ ਇਕ ਹੋਰ ਭਾਵ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਸਾਖ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਲਿਖਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਿੱਧ ਕਰਦੀਆਂ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਕਰਜ਼ਿਆਂ ਲਈ ਜ਼ਮਾਨਤ (ਸੁਰੱਖਿਆ) ਮੰਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਲਗਭਗ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਬੇਨਤੀ ਨਿਰਮੂਲ ਹੋਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਪਾਸ ਕੋਈ ਵੀ ਖ਼ਾਸ ਚੀਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਸੰਪਤੀ ਉਸ ਮਾਲ ਦੀ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਕਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਦੀਆਂ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜੇ ਕਰ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਸਾਖ ਉਪਕਰਮ ਲਈ ਠੀਕ ਲੱਗਦੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਸੌਦੇ ਵਜੋਂ ਕਰਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਵਪਾਰ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਇਕ ਫਰਮ ਦਾ ਸੀ ਜੋ 'ਮਾਲਾਇਆ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਸੁੰਦਰ ਮੁਕਾਮ ਪੁਲੀਕਟ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਨੇਗਾਪਟਮ ਤੱਕ ਸੰਬੰਧ ਸਨ। ਮਾਲਾਇਆ ਆਪ 1634 ਵਿੱਚ ਮਰ ਗਿਆ, ਪਰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਉਸ ਦੇ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਚਲਾਉਂਦੇ ਰਹੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਮੌਤ ਤੋਂ ਦਸ ਜਾਂ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਦਾ ਨਾਂ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਦੁਕਾਨ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾਲੋਂ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਕਠਿਨ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦਾ ਦੱਖਣ ਦੀ ਬਹੁਪੱਖੀ (ਗੁੰਝਲਦਾਰ) ਰਾਜਨੀਤੀ ਨਾਲ ਡੂੰਘਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ। ਚਿਨਾਨਾ ਚੈਟੀ ਜਿਹੜਾ ਮਾਲਾਇਆ ਦਾ ਛੋਟਾ ਭਰਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਸ ਪਿਛੋਂ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਮੁਖੀ ਬਣਿਆ, ਉਸ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਪਾਸ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਲੋਕ ਪਦਵੀਆਂ ਵੀ ਸਨ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਉਹ ਵਣ-ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਫੌਜਾਂ ਦੀ ਕਮਾਨ ਵੀ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਉਸੇ ਦੇ ਜੀਵਨ ਵਿੱਚ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਅਦਲਾ-ਬਦਲੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਉਸ ਦੇ ਕਰਜ਼ੇ ਸੰਸੇਜਨਕ ਬਣ ਗਏ, ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਅਸਲੀ ਤਬਾਹੀ ਦੀ ਕੋਈ ਲਿਖਤ ਨਹੀ ਮਿਲੀ। ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੁਕਾਨ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਹਿੱਤ ਰੱਖਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਹਵਾਲਾਂ ਤੋਂ ਮੈਨੂੰ ਸੁਝਾਉ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ

ਦੀ ਮੁੱਖ ਨੀਤੀ ਇਕ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਵਿਰੁੱਧ ਲੜਾਉਣਾ ਸੀ।

ਅਸੀਂ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਦੁਕਾਨਾ ਨਾਲੋਂ ਹੋਰ ਸਾਧਾਰਨ ਵਪਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਘੱਟ ਹੀ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜੋ ਕੁਝ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਛੋਟੀ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਕ ਨਿਯਮ ਵਜੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਨਿਯਤ ਕੀਤੀਆਂ ਲੀਹਾਂ ਉਤੇ ਹੀ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਉਤੇ ਛਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਬਾਰੇ ਸੋਚਿਆ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਮੂੰਗੇ ਦੀ ਇਕ ਮਿੱਲ ਵੀ ਖਰੀਦੀ, ਪਰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਇਸ ਸੌਦੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਹੀਆ ਨਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਗੁਦਾਮ (ਸਟੋਰ) ਵਿੱਚ "ਅਣ ਮੰਗਿਆ ਅਤੇ ਬੇਧਿਆਨ" ਪਿਆ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਧਾਰਨ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਦਤਾ ਦੀ ਆਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਸਾਧਾਰਨ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਲਾਲ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸਨ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਇਕ ਸਰਵ-ਵਿਆਪੀ ਰਿਵਾਜ਼ ਸੀ। ਉਹ ਅਣਗਿਣਤ ਅਤੇ ਆਮ ਸਨ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਉਹ ਜੰਜਾਲ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਸਨ; 1635 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਲਾਲਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਜਾਣ ਪਛਾਣ ਵਾਲੇ ਨੌਕਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਦਲਾਲ ਨੂੰ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਗੁਦਾਮ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਏ, ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਸੰਬੰਧੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਉਹ ਆਉਣ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਲੈਣ ਇਸ ਤੋਂ ਉਲਟ ਕਰਨ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਔਕੜਾਂ ਵਾਪਰੀਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਸਗੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿੱਚ ਨਸ਼ਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਅਸੀਂ ਦਲਾਲਾਂ ਦੇ ਧੋਖੇਬਾਜ਼ ਅਤੇ ਬੇਵਫ਼ਾ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਮੈਂ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਵਪਾਰਕ ਰਿਵਾਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਚੰਗੀ ਸੇਵਾ ਇਕ ਨਿਯਮ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਸੋਚਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕਾਰਨ ਹਨ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਬਹੁਤ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਕ ਬਹੁਤੀ ਪਤਵੰਤੀ ਜੁੰਡਲੀ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਹੇ।[7]

---

7. ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦਲਾਲ, ਜਾਦੂਦਾਸ ਦੀਆਂ ਅਨੀਤੀਆਂ ਆਰੰਭਕੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਆਮ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* i. 284, 304; v 115; vi 232 *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* i 21, 42 ਵਿੱਚ ਰੋ (216) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ "ਸਾਡੇ ਲਈ ਰੁਕਾਵਟ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਹੋਰ ਸਾਰਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਪਰ ਇਹ ਵੀ (277) ਕਿ ਉਸ ਵਿੱਚ ਈਮਾਨਦਾਰੀ ਦੀ ਬਹੁਤ ਘਾਟ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀ ਕੋਈ ਚਾਰਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।" ਮੈਂ ਉਸ ਨੂੰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪਰ ਅਤੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨੌਕਰ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਜੇ ਤੱਕ ਵੀ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਿਲ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਆਪਣੇ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਨੌਕਰ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਸਫ਼ਲ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ 1632 ਵਿੱਚ ਮੁੰਡੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ (ii. 79) ਕਿ ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦਾ ਸਹਾਇਕ,"ਗੁਰਦਾਸ (ਸੂਰਤ ਦਾ ਦਲਾਲ) ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਦਲਾਲ ਧਨਜੀ ਦਾ ਅਤੇ ਬੜੋਚ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਦੇ ਚਾਚੇ ਤਾਏ ਦਾ ਪੁੱਤ ਭਰਾ ਸੀ, ਇਹ ਦੋਨਾਂ ਭਰਾਵਾਂ ਦੇ ਲੜਕੇ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਦਾ ਦਲਾਲ ਜਾਦੂ ਤੀਜਾ ਹੈ।"

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰਕ ਸਦਾਚਾਰ ਭਾਵੇਂ ਕਿਹੋ ਜਿਹਾ ਵੀ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉੱਚੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਨ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦੇਖਾਂਗੇ, ਕੀਮਤਾਂ ਮੰਡੀ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧੀਆਂ।

ਵਪਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਦਲਾਲਾਂ ਨੂੰ ਨਿਖੇੜਨ ਵਾਲੀ ਰੇਖਾ, ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਪਾਸ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਹੋਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਛੁਟ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਈ ਦੇ ਅੰਸ਼ ਸਨ। ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਸਤਾਂ ਖਰੀਦਣ ਅਤੇ ਵੇਚਣ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਵਪਾਰ ਹਰ ਉਸ ਵਸਤੂ ਤੱਕ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਥੋਂ ਲਾਭ ਦੀਆਂ ਆਸਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹੋਣ, ਪਰ ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਲੈਂਦਾ ਸੀ, ਇਕ ਬੈਂਕਰ (ਸ਼ਾਹੂਕਾਰ) ਵਜੋਂ ਵੀ ਉਸ ਨੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ। ਉਹ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਪੈਸੇ ਜਮਾਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਬਰਾਂਚ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਬਿੱਲਾਂ ਜਾਂ ਸਾਖ-ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਪੈਸੇ ਭੇਜਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਲਾਇਆ ਦੀ ਦੁਕਾਨ (ਫਰਮ) ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਇਕ ਬੈਂਕਰ ਦਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਉਘੇ ਵਪਾਰੀ ਦਾ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਤੱਕ ਹੀ ਆਪਣੇ ਸੌਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਰੱਖਣ ਦਾ ਕੋਈ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਮਹਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਹਾਰਤ ਸ਼ਾਇਦ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਧਨ ਬਦਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਪ੍ਰਚੱਲਿਤ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਨੇ ਇਸ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਮਾਹਰਾਂ ਲਈ ਹੀ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ, ਅਤੇ "ਸ਼ਰੋਫਾਂ (ਸਰਾਫਾਂ)" ਨੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਟਾਵਰਨੀਅਰ ਜਿਹੇ ਸੈਲਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਉਚੀਆਂ ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰ ਲਿਆ, ਪਰ ਉਹ ਨਿਰਾ ਮੁਦਰਾ ਦਾ ਹੀ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰਦੇ, ਅਸੀਂ ਇਕ ਅਵਸਰ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਇਕ ਸਰਾਫ਼ ਨੇ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਪਾਰ ਉਦਮ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਹਾਜ਼ ਕਿਰਾਏ ਉਤੇ ਲਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦਲਾਂ ਦਾ ਆਪਣੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਝੇ ਹੋਏ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੀਮੇ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਈ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉਤੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। ਬੀਮੇ ਦਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਆਮ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਜੰਗੀ ਖ਼ਤਰੇ ਦੇ ਬੀਮੇ ਅਤੇ "ਮਿਆਦ ਪੁੱਗੀ ਮੰਡੀ" ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਬੀਮਾਕਾਰਾਂ ਦੇ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਾਧਾਰਨ ਵਪਾਰੀ ਲੈਂਦੇ ਸਨ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰਕ ਕੇਂਦਰ ਨੂੰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਕ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਇੱਕਠ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਹੜੇ ਬਹੁਤੀਆਂ ਸ਼ਾਖਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਸਗੋਂ ਆਪਣੀ ਸੁਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਪੂੰਜੀ ਉਤੇ ਕਾਬੂ ਕਰਕੇ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਦਰਜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਉਹ ਸਾਰੇ ਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਸ਼ਾਵਾਦੀ ਕਾਰਜ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈਣ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ, ਕੇਵਲ ਸ਼ਰਤ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕੰਮ ਆਗੂਆਂ ਨਾਲ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ

ਦੀ ਵਿਰੋਧਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਹ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਝਗੜਾ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਅਵੱਸ਼ਕ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਆਸ਼ਾਵਾਦੀ ਉੱਦਮ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲੋੜ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਨ ਉੱਤੇ ਅਰਬਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਕਬਜ਼ੇ ਸਮੇਂ, ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਪੁੱਜੇ ਅਤੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਇੰਨੀ ਭਰਮਾਰ ਹੋ ਗਈ ਕਿ ਨੁਕਸਾਨ ਉਠਾਏ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਿਕਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਸਖ਼ਤੀ ਕਾਰਨ ਮੋਚਾ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਖ਼ਰਾਬ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਚਿਨ ਤੋਂ ਕੋਈ ਜਹਾਜ਼ ਨਾ ਮੁੜੇ ਅਤੇ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਿੰਦੂ ਅਤੇ ਮੁਸਲਮਾਨ ਵਪਾਰੀ ਦਿਵਾਲੀਏ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਘੱਟ ਗਏ। 1644 ਵਿੱਚ ਫਿਰ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਮੋਚਾ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਦਿਵਾਲੀਏ ਬਣ ਗਏ ਸਨ, ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਸੋਨੇ ਦੀ ਮੰਡੀ ਖੇਰੂੰ ਖੇਰੂੰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਸੰਕਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਵਲੋਂ ਇਕ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਗੋਬਰੂਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਬੇਨਤੀ ਉੱਤੇ ਵੀ ਇਕ ਵਸਤੂ ਛੇਤੀ ਹੀ ਆਉਂਦੀ ਸੀ ਪਰ ਅਚਾਨਕ ਇੰਨੀ ਮਾਤਰਾ ਭੇਜੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਆਦਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੋਚਾ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜੇ ਤੱਕ ਬਸਰਾ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਹੈ ਜਿਥੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।" ਪਰ ਇਹ ਅੰਤਲੀ ਰਾਏ ਛੇਤੀ ਹੀ ਝੂਠੀ ਹੋ ਗਈ, ਕਿਉਂਕਿ 1647 ਵਿੱਚ ਬਸਰੇ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਤਾ ਇੰਨੀ ਭੈੜੀ ਸੀ ਜਿਨੀ ਮੋਚਾ ਵਿਚ "ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਸੀ।" ਐਚਿਨ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੰਕਟ ਸੀ। ਉਸ ਥਾਂ ਦਾ ਨਿਰਦਈ ਬਾਦਸ਼ਾਹ 1641 ਵਿੱਚ ਮਰ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਉੱਤਰਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਨਿਆਂਸ਼ੀਲ ਵਰਤਾਉ ਨੇ ਅਣਗਿਣਤ ਭਾਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉੱਦਮਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਅਧਿਕਤਾ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਜ਼ਖੀਰੇ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਆਮ ਸਿੱਟੇ ਤੋਂ ਇਹ ਸੁਝਾਉ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤਾਂਘ ਅਤੇ ਸੰਜਮ ਦੀ ਘਾਟ ਜਿਹੜੀ ਹੁਣ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੈ ਇਹ ਉਹ ਗੁਣ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਪੁਰਾਣੇ ਹਨ, ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਜਾਂ ਪਹਿਲ ਦੀ ਥੁੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਾਪਰੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਅਸਚਰਜਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਇਕ ਉੱਚ ਸੱਟੇਬਾਜ਼ੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਸਮਰਪਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

3. ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਡੀ

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀਆਂ ਦਾ ਕੰਮ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੇ ਪਰਿਵਰਤਨਾਂ ਦੀ ਭਾਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਸੋਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸੂਚਨਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਾਧੂ ਅੰਕੜੇ ਬਟਾਵੀਆਂ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਲੇ

ਪਏ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਅਨੁਕੂਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਰਾਵਾਂ-ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਦਾ ਇਕ ਲਗਭਗ ਲਗਾਤਾਰ ਲੇਖਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਮੰਦੇ ਭਾਗਾਂ ਨਾਲ ਕੁਝ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਭਾਵ ਲੱਭਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ। ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਵਜੋਂ ਊਨੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਕੁਆਲਟੀਆਂ ਇੰਨੀਆਂ ਵੱਖਰੀਆਂ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਿਆਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਦੀ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਕੀਮਤ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਕਾਹਲੀ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਕੁਝ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੀ ਡਰ ਮੁਰੱਬਾ ਅਤੇ ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਵਰਗੀਆਂ ਕੁਝ ਹੋਰ ਆਯਾਤਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤਾਂ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਬਦਲੀਆਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਕਿ ਸ਼ੋਰੇ ਅਤੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਲਈ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਣ ਚੁਣੇ ਗਏ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਤੋਂ ਬਚਿਆ ਜਾਏ। ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਸਿੱਕਾ, ਜਾਂ ਪਾਰਾ, ਜਾਂ ਲੌਂਗ ਦੀ ਕੁਆਲਟੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਅੰਤਰ ਹੋਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿਵੇਂ ਨੀਲ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜੇ ਵੱਡੀਆਂ-ਵੱਡੀਆਂ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਲਿਖੀ ਗਈ, ਔਸਤ ਕੀਮਤ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖ਼ਾਸ ਪਾਰਸਲਾਂ ਦੇ ਲੱਛਣ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ-ਘਾਟੇ ਕਾਰਨ ਉਤਰਾਵਾਂ-ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਇਕਾਈਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਉਹ ਅਪੈਂਡੈਕਸ ਡੀ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਸੇਰਾਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਛੋਟਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਕੁਝ ਕਠਿਨਾਈ ਪੇਸ਼ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਆਮ ਇਹ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਜ਼ਿਕਰ ਇਕ ਨਿਯਮਕ ਰਿਵਾਜ ਜਾਂ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਿਆਇਤਾਂ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਗ਼ਲਤੀ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਾ ਸਕਦੇ ਜਿਹੜੇ ਭਾਵੇਂ ਸ਼ਾਇਦ ਗਣਿਤ ਅਨੁਸਾਰ ਨਾ ਹੋਣ, ਪਰ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਠੀਕ ਹਨ।

ਪਹਿਲਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਸਰਖੇਜ ਨੀਲ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਵਾਲੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੁੱਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਖ਼ਾਨੇਵਾਰ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਸਰਖੇਜ ਨੀਲ ਦੇ ਮੁੱਲ 1609-63

ਨੋਟ :- ਮੁੱਲ 33 ਪਾਊਂਡ ਗੁਜਰਾਤੀ ਮਣ ਰੁਪਇਆਂ (ਅਤੇ ਦਸ਼ਮਲਵ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। 1635-36 ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਣ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 1636 ਤੋਂ ਹਵਾਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਭਾਗ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ (ਨਵਾਂ ਮਣ ਪੁਰਾਣੇ ਮਣ ਦਾ 20 ਤੋਂ 18 ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸੌਖਾ ਹੋ ਜਾਏ।

ਹਵਾਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਲ. ਆਰ. *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ*, ਈ : ਐਫ *ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼* ਡੀ : ਆਰ : *ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ*, ਐਫ : ਆਰ *ਫੈਕਟਰੀ ਰਿਕਾਰਡਜ਼*, ਉ : ਸੀ : *ਉਰਿਜਨਲ ਕੋਰਸਪੋਂਡੈਂਸ* ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਸਾਲ	ਰੁਪਏ ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਦਸ਼ਮਲਵ	ਵੇਰਵਾ	ਹਵਾਲਾ
ਸਟੈਂਡਰਡ	18.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਐਲ:ਆਰ: i 306 ਅਤੇ ਉਸੇ ਵਿੱਚ
1609	10.00-12.00	"	ਐਲ:ਆਰ: 28
1612	14.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਜੋਰਡੀਅਨ, 217
1613	14.00	"	ਐਲ:ਆਰ: i 306
1614	10.00-12.00	"	ਐਲ:ਆਫ: ii 214, 238
"	12.00-13.00	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	" " 248
1617	12.00-15.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਟ੍ਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ ਅਪੈਂਡੈਕਸ iv
1618	15.00-18.00	"	" " " iv
1619	15.00	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਈ:ਐਫ: i 62
1621	10.00	ਅਨੁਮਾਨ	ਐਫ:ਆਰ: ਸੂਰਤ i 16.
"	9.25-9.50	ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ	ਈ:ਐਫ: i 348
"	9.25	ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ	" 353
1622 (ਜਨਵਰੀ)	7.00	ਅਨੁਮਾਨ	ਈ:ਐਫ: ii 19
" (ਅਗਸਤ) (ਦਸੰਬਰ)	8.00-9.00	ਪੁੱਛਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: ii 109, 158, 162.
1623 (ਅਪਰੈਲ)	7.50-8.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: ii 219
" (ਨਵੰਬਰ)	8.50-8.75	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: ii 328
"	12.00	ਪੁੱਛਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: ii 328
" (ਦਸੰਬਰ)	10.25	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਈ:ਐਫ: ii 331
1625	12.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: iii 63
"	11.00	ਅਨੁਮਾਨ	ਈ:ਐਫ: ਸੂਰਤ i 100
1628 (ਜਨਵਰੀ)	14.00-15.00	ਪੁੱਛਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: iii 230
(ਮਾਰਚ)	12.75-14.25	"	ਈ:ਐਫ: iii 275
1630	16.00.	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਐਫ:ਆਰ: ਸੂਰਤ 84 (ii) 52

ਸਾਲ	ਰੁਪਏ ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਦਸ਼ਮਲਵ	ਵੇਰਵਾ	ਹਵਾਲਾ
1632	19.00-22.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: iv 215
1633 (ਜਨਵਰੀ)	23.00-25.00	"	ਈ:ਐਫ: iv 255
" (ਨਵੰਬਰ)	16.00-18.00	ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: iv 328
1634	27.00	ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਮੁੱਲ	ਈ:ਐਫ: v 70
1635	27.00	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਈ:ਐਫ: v 142
1636	25.20	ਅਨੁਮਾਨ	ਈ:ਐਫ: v 292
1638	18.00 ਤੋਂ ਘਟ	ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: 5 vi 92
1639 (ਜਨਵਰੀ)	26.90	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਔਸਤ	ਓ:ਸੀ: 1656
1639 (ਦਸੰਬਰ)	17.30	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਓ:ਸੀ: 1725
1640 (ਜਨਵਰੀ)	20.00	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: vi 232
" (ਦਸੰਬਰ)	16.70	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਭਾਅ ਔਸਤ	ਓ:ਸੀ: 1764
"	12.60-14.40	ਅਗਾਊ ਅਨੁਮਾਨ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: vi 273
1641	13.50-14.40	ਪੁੱਛਿਆ ਗਿਆ ਭਾਅ	ਡੀ:ਆਰ: 3. 42
1642 (ਲੇਟ)	14.62-14.85	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਡੀ:ਆਰ: 27. 4. 43
1644	17.00	"	ਈ:ਐਫ: vii 164
1645	20.70-22.50	ਪੁੱਛਿਆ ਗਿਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: v254
1646	20.25-21.60	"	ਈ:ਐਫ: viii 31
1647	17.10-20.25	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਈ:ਐਫ: viii 77
1648 (ਜਨਵਰੀ)	17.10-17.55	ਅਨੁਮਾਨ	ਈ:ਐਫ: viii 189
" (ਅਪਰੈਲ)	19.35-19.80	ਤਜਰਬਾ ਅਸਲੀ	ਈ:ਐਫ: viii 203
1650	12.60-13.50	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: 305
1653	14.22	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਓ:ਸੀ: 2309

ਸਾਲ	ਰੁਪਏ ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਦਸ਼ਮਲਵ	ਵੇਰਵਾ	ਹਵਾਲਾ
1655	11.81	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਈ:ਐਫ: x 18
1656	15.75-16.20	ਦੱਸਿਆ ਹੋਇਆ ਭਾਅ	ਈ:ਐਫ: x 76
1663	13.25-13.50	ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ	ਡੀ:ਆਰ: 21. 6. 63

ਨੋਟ :- 1635 ਸ਼ਾਇਦ 27.00 ਦਾ ਅੰਕੜਾ 24.30 ਤੱਕ ਘਟਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ : ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮਣ ਇਸ ਸੌਦੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਜਾਂ ਪਿਛੋਂ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ।

1638 ਸ਼ੰਕਾਜਨਕ; ਇਹ ਮੁੱਲ ਆਪਣੀ ਸਫ਼ਾਈ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕਰਿੰਦੇ ਨੇ ਦਸਿਆ ।

1645 ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਤੀ ਗੱਠ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਸਿਖਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਮਣ ਹੈ ।

1655 ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮਿਲਾਵਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ "ਅੱਧੀ ਮਿੱਟੀ" ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਭਾਵ ਕੱਢਣ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਪੱਧਰ (ਮਿਆਰ) ਜਿਹੜਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਠੀਕ ਹੈ । ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਆਰੰਭਿਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ 18 ਰੁਪਇਆਂ ਨੂੰ ਸਟੈਂਡਰਡ ਮੰਨਿਆ । ਨਵੰਬਰ 1613 ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਲਿਖਦੇ ਹੋਏ ਟੌਮਸ ਐਲਡਵਰਥ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾ ਦੀ ਗ਼ੈਰ ਹਾਜ਼ਰੀ ਕਾਰਨ ਭਾਅ ਇੰਨਾ ਘੱਟ ਗਿਆ ਸੀ "ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਚਪਟਾ ਨੀਲ ਜਿਹੜਾ ਮੁਤਾਬਿਕ ਹੀ 18 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਵਿਕਣਾ ਸੀ, ਉਹ ਹੁਣ 14 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਹਰ ਰੋਜ਼ ਇਸ ਦੇ ਘੱਟਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ" ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਵੀ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਹੋਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਹਵਾਲੇ ਲਈ ਇਹੀ ਭਾਅ ਵਰਤਿਆ ਹੈ । ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਭਾਰਤ ਵਿਚੋਂ ਮੁੱਖ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੀਲ ਖ਼ਰੀਦਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੰਡੀ ਦੇ ਤੱਥ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਰੇ ਸੰਭਵ ਕੰਮ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਐਪਰ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਅਨੁਮਾਨ ਵੀ ਲਾਈਏ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਲਾਲਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਸਾਜਿਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਧੋਖਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਯਕੀਨ ਨਾਲ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹੀ ਕਿ ਜਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਕੰਮ ਆਰੰਭਿਆ ਤਾਂ ਪੱਧਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ 15 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਉਤੇ ਸੀ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾ ਅਸਲੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਭਾਅ ਜਿਹੜਾ 1009 ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ ਨੇ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਹੇਠ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ 10 ਤੋਂ 12 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਮੰਨ ਲੈਣ ਲਈ ਅਸੀਂ ਠੀਕ ਹਾਂ। ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਫਿੰਚ ਖ਼ਰੀਦਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਗੋਂ ਕੇਵਲ ਪੁੱਛਦਾ ਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਜਿਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ, ਮੰਡੀ ਨਵੇ ਗਾਹਕ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਹਲੀ ਸੀ । ਦੱਸੇ ਗਏ ਭਾਅ ਅਸਲੀਅਤ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੋਣੇ ਸੰਭਵ ਸਨ । ਦੂਜੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਭਿਅੰਕਰ ਆਰਥਿਕ ਸੰਕਟ ਆਇਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਅਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ । ਆਪਣੀ ਇਸ

ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਕੁਝ ਹਫ਼ਤੇ ਪਹਿਲੇ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਇਕ ਖ਼ੱਤ ਵਿੱਚ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਦਿਵਾਲੀਏ ਹੋਣ ਬਾਰੇ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਦੇ ਦੌੜ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਜਿਹੜਾ ਬਰਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਫਸਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਭਾਅ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਿਰਾਧਾਰ ਭਾਅ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਸਾਧਾਰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਆਮ ਭਾਅ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਖ਼ਾਨੇਵਾਰ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਅਗਲਾ ਅੰਕੜਾ 1612 ਦੇ ਮੌਸਮ ਬਹਾਰ ਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜੋਰਡੇਨ ਨੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸੌਦਿਆਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸੌਖਿਆਂ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਫ਼ਸਲੀ ਮੌਸਮ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੋਣ ਵਜੋਂ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲਾਂ ਨਾਲ ਜੰਗ ਕਾਰਨ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਦੀ ਗ਼ੈਰ-ਹਾਜ਼ਰੀ ਦੁਆਰਾ ਮੁੱਲ ਘੱਟ ਗਏ ਸਨ, ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਗੜ-ਬੜ ਵਾਲਾ ਕਾਰਨ ਤੁਰੰਤ ਹੀ ਦੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਡੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਆਏ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਏ, ਤਾਂ ਮੁੱਲ 18 ਰੁਪਏ ਤੱਕ "ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ"। ਇਸੇ ਅੰਕੜੇ ਨੂੰ ਮੈਂ ਸਟੈਂਡਰਡ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। 1619 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ 40 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਜਹਾਜ਼ੀ ਮਾਲ ਭੇਜਿਆ, ਜਾਂ ਇਸ ਨੂੰ 16 ਰੁਪਏ ਸਣੇ ਜਹਾਜ਼ ਉਤੇ ਲੱਦਿਆ ਕਹਿ ਲਉ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਕ ਖ਼ਰਚਾ ਇਕ ਰੁਪਿਆ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਸਾਲ ਲਈ 16 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭਾਅ ਇਕ ਠੀਕ ਅੰਕੜਾ ਹੈ।[8] 1621 ਤੋਂ 1625 ਤੱਕ ਮੂਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਨ, ਇਕ ਸਮੇਂ 7 ਰੁਪਏ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿਸੇ ਸਮੇਂ ਭਾਅ ਇੰਨੇ ਘੱਟਣ ਦੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਲੱਭਿਆ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਅਸਚਰਜਤਾ ਇਸ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇਣ ਨਾਲੋਂ ਉੱਚੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਲਈ ਸਫ਼ਾਈ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤੇ ਤਿਆਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਹੁਣ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਮਾਲ ਖ਼ਰੀਦਦੇ ਸਨ, ਪਰੰਤੂ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਇੱਕਠੀ ਮੰਗ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਸਹਾਰਾ ਮਿਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਵਾਧੂ ਉਪਜ ਕਾਰਨ ਭਾਅ ਮੰਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਪਾਸ ਨਵੇਂ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀਆਂ ਅਸਲੀ ਲੋੜਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਾਧਨ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਢੰਗਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਗੁੰਮਰਾਹ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਸਾਲ 1628 ਤੱਕ ਭਾਅ ਮੁੜ 14-15 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1630 ਦੇ ਅਰੰਭ ਵਿੱਚ 16 ਰੁਪਏ ਦਾ ਵੀ ਇਕ ਭਾਅ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੰਦਵਾੜਾ ਇਕ ਅਸਥਾਈ ਘਟਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਪਿਛੋਂ ਕਾਲ ਪੈ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਮੰਡੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। 1630 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਬਚੇ ਪੁਰਾਣੇ ਮਾਲ ਲਈ ਜਿਹੜਾ "ਅਣਵਿਕੇ ਮਾਲ ਵਿਚੋਂ ਰਹਿੰਦ ਖੂੰਹਦ ਸੀ" ਮੁੱਲ 18 ਰੁਪਏ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਨਵੀ ਫ਼ਸਲ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਮੁੜ ਵਾਰੀ ਆਰੰਭ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਮਿਲੀ। ਨੀਲ ਦਾ ਭਾਅ 25 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਪੁੱਜ ਗਿਆ ਅਤੇ 1633 ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ

---

8. ਓਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੇਂਸ ਨੰਬਰ 1725 ਨਾਲ ਸਹਿਲਗ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਬਕ ਬੀਜਕ ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਸੂਰਤ ਦੀ ਜਹਾਜ਼ ਖੜੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਸਵਾਲੀ ਵਿੱਚ ਖੜੋਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੱਕ 2007 ਮਣ ਦਾ ਖ਼ਰਚਾ 2038 ਰੁਪਏ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਦੁਆਰਾ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਸਥਿਤੀ ਹੋਰ ਵੀ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਬਣ ਗਈ। ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ 16 ਤੋਂ 18 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਮੁੱਲ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰ ਲਿਆ, ਪਰ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰ 27 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਵੀ ਖਰੀਦਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਉਪਜ ਘਟਾਉਣ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਹੋਈ। ਉੱਤਰ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਅਤੇ ਚੰਚਲ ਲੋਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਖੜੀਆਂ ਫਸਲਾਂ ਪੁੱਟ ਸੁੱਟੀਆਂ, ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਵਾਈ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ, ਪਰ ਅਸੀਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਭਾਵ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਿਜਾਈ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਬੰਦ ਹੋਣ ਪਿਛੋਂ ਦੋ ਸਾਲ ਤੱਕ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 25 ਰੁਪਏ ਰਿਹਾ, ਪਰ ਹੁਣ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਮੁੜ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ 1639 ਅਤੇ 1640 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਲਗਭਗ 17 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਮਾਲ ਖਰੀਦਿਆ। ਮੰਦਵਾੜਾ ਕੁਝ ਦੇਰ ਤੱਕ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਿਲਾਵਟ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਯੂਰਪੀ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਉਚੇ ਪੱਧਰ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਰਹੇ ਸਨ, ਪਰ 1644 ਤੱਕ, ਬਣਤਰ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਕਾਰਨ, ਪਹਿਲੇ ਵਾਲੀ ਹਾਲਤ ਬਹਾਲ ਹੋ ਗਈ। ਅਗਲੇ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ 20 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਮਿਲਾਵਟ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਰਕਾਰੀ ਉਪਾਓ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਮਾਲ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਤਜਰਬੇ ਕੀਤੇ ਪਰ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤਾ ਘਟਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦੇ। ਉੱਤਰ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੋਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ 1650 ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਤਿਕਰਮ ਵਾਪਰਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਔਸਤ ਮੁੱਲ 14 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਸੀ। 1655 ਦੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਬਹੁਤੀ ਮਿਲਾਵਟ ਦਾ ਕਾਰਨ ਦੱਸੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ 1660 ਤੱਕ ਅੰਤਿਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਯੋਗ ਮੁੱਲ 16 ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1633 ਦੀ ਇਕ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ 14 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਖਰੀਦਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਭਾਅ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀਆਂ ਸੂਚਕ ਹਨ।

ਇਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਵਰਨੀਅਰ ਜਿਸ ਨੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਮ ਵੀਹ ਸਾਲ ਤਜ਼ਰਬਾ ਕੀਤਾ, ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਮੁੱਲ 15 ਤੋਂ 20 ਰੁਪਏ ਦੱਸਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਆਰੰਭ ਲਈ ਦਸੇ ਗਏ ਪੱਧਰ ਨਾਲ ਕਾਫ਼ੀ ਸਾਰਾ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਮੈਂ ਸਾਧਾਰਨ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ, ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਮੰਗ ਅਤੇ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਵਾਧੇ ਘਾਟੇ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਅਨਕੂਲਤਾਵਾਂ ਜਿੰਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਉਨੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੀ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨ ਲਈਏ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਧੋਖਾ ਹੋਇਆ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ 1613 ਨਾਲੋਂ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਖਰੀਦਣਾ ਆਰੰਭ ਕੀਤਾ, ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਮ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਵੱਧ ਸਨ।

4. ਆਯਾਤ (ਵਿਦੇਸ਼ੀ) ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਮੰਡੀਆਂ

ਵਿਚਾਰ ਗੋਚਰੇ ਅਗਲੀ ਵਸਤੂ ਪਾਰਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਤੂ

ਲਈ ਇਕ ਸੀਮਤ ਪਰ ਲਗਾਤਾਰ ਮੰਗ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਮੁੱਖ ਕਰਕੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਸਿੰਗਰਫ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ[9], ਇਸ ਲਈ ਆਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਇਕ ਸਾਦੀ ਉਦਾਹਰਣ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦੀ ਖੱਪਤ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ 15,000 ਤੋਂ 20,000 ਪਾਊਂਡ ਤੱਕ ਸੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੰਗ ਲਗਾਤਾਰ ਸੀ। ਮਾਲ ਆਉਣ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਘਾਟ ਨਾਲ ਕੀਮਤਾਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਅਧਿਕਤਾ ਮੰਡੀ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਪਾਰਾ ਚੀਨ ਅਤੇ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਇਆ, ਇਹ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਅਤੇ ਕੇਪ ਦੇ ਰਾਹ ਆ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਸਤੂ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਇਹ ਚੋਰੀ ਛਿਪੇ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਵਰਤਣ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਅੰਸ਼ਾਂ ਨੇ ਮਿਲ ਕੇ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਸੱਟੇ ਵਾਲੀ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਕੀਮਤ ਬਹੁਤ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੱਦਾਂ ਤੱਕ ਵੱਧਦੀ-ਘੱਟਦੀ ਸੀ। ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਇਕਾਈ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਮਣ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸੌਖਾ ਕਰਨ ਦੇ ਖਿਆਲ ਨਾਲ 1636 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਲਈ ਮੈਂ ਕੀਮਤਾਂ ਫਿਰ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਜੋ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅੰਕੜੇ 33 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਇਕ ਮਣ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਲਾਗੂ ਰਹਿਣ। ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੋਨਾਂ ਦੀ ਹੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਕਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿਚਕਾਰ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਖ਼ਰਚੇ (ਜਿਹੜਾ ਲਗਭਗ ਇਕ ਰੁਪਿਆ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਸੀ) ਦਾ ਧਿਆਨ ਨਾ ਕਰਦੇ ਹੋਣ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਲੜੀ ਵਿੱਚ ਲੈਂਦਾ ਹਾਂ।

1609 ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ ਨੇ ਕੀਮਤ 64 ਅਤੇ 80 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਬਦਲਦੀ ਦੇਖੀ, ਪਰ ਇਹ ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਇਕ ਸੰਕਟ ਕਾਲ ਕਰਕੇ ਸੀ ਜਦੋਂ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਖ਼ਰੀਦਣਾ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਨ। 1612-13 ਵਿੱਚ 120 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਅਤੇ 160 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਵਿਕਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ, ਪਰ 1614 ਵਿੱਚ ਨਵਾਂ ਮਾਲ ਆਉਣ ਨਾਲ ਮੁੱਲ 100 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘੱਟ ਗਿਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1615-16 ਵਿੱਚ ਇਹ 80 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ। ਆਗਰੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਖਾਣ ਦੀ ਖੋਜ ਦੀ ਇਕ ਗ਼ਲਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕਾਰਨ "ਕੋਈ ਖ਼ਰੀਦਾਰ" ਨਹੀਂ ਸੀ। 1619 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਗਿਰ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਲਈ 60-90 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭਾਅ ਮੰਡੀ ਦੇ ਆਮ ਝੁਕਾਉ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਦਵਾੜਾ ਸ਼ਾਇਦ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਖਾਂਦਾ ਸੀ। 1625-26 ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਤਿੱਖਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ, ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੁਝ ਨਾ ਲਿਆਂਦਾ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆ ਨੇ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਮਾਲ ਲਿਆਂਦਾ ਅਤੇ ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੀ ਆਇਆ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਮੁੱਲ 100 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਵੱਧ ਗਿਆ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਢੇਰਾਂ ਜਾਂ ਸੌਦਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ 120 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ। ਅਗਲਾ ਧਿਆਨ ਯੋਗ ਪਰਿਵਰਤਨ 1630 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼

9. ਆਗਰੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਾਰੇ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ *ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ* iii 63 ਵਿੱਚ ਹੈ, ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸ ਨੂੰ ਕੀਮਤ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਇਕੋ ਕਾਢ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ।

ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਅੰਨ ਕਾਲ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਕੀਮਤ 50 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੀ ਹੇਠ ਡਿੱਗ ਗਈ। ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਨੇ ਲਗਾਤਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਘਟਾਈ ਰੱਖੀਆਂ। 1633 ਵਿੱਚ ਭਾਅ 36 ਰੁਪਏ ਸੀ, 1634 ਵਿੱਚ 42 ਰੁਪਏ ਸੀ ਅਤੇ 1636 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੁਝ ਮਾਲ 35-1/4 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ। ਮੈਨੂੰ ਅਗਲੇ ਨੌਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਭਾਅ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ 1645 ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਸਤੂ ਮੁੜ 65-70 ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਆਈ, ਅਤੇ 1649 ਵਿੱਚ ਇਹ 110 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਉਤੇ ਸੀ। ਇਹ ਵਾਧਾ ਚੀਨ ਦੇ ਮਾਲ ਨਾ ਆਉਣ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ 1652 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਵਪਾਰ ਮੁੜ ਚਾਲੂ ਹੋ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕੀਮਤ ਮੁੜ 60 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘੱਟ ਜਾਏ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਡੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਸਾਰੇ ਹੀ ਮਾਲ ਆਯਾਤ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਇਕ ਤੇਜ਼ ਮੰਦਾ ਆਇਆ ਕਿਉਂਕਿ 1654 ਵਿੱਚ 75-1/2 ਰੁਪਏ ਦੇ ਇਕ ਸੌਦੇ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਚੰਗਾ ਵਾਧਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 1659 ਤੱਕ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਬਹਾਲ ਹੋ ਚੁੱਕੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁੱਲ 100 ਰੁਪਿਆ ਸੀ ਅਤੇ 1661 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ 84 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਡੀ ਬਾਰੇ ਸਾਧਾਰਣੀਕਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਠੀਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਆਮ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅੰਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਹੜੀ ਮੈਂ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਲਈ 80-100 ਰੁਪਏ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਹੁਤੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੀ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹੋਈ ਭਰਮਾਰ ਨਾਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਭਾਰਤੀ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਹਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕੇ ਦੀ ਮੰਡੀ ਪਾਰੇ ਦੀ ਮੰਡੀ ਨਾਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਭਿੰਨ ਸੀ। ਸਿੱਕਾ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਆਯਾਤ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰਾ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਸੀ[10] ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ ਸੀ; ਪਰ ਮੰਡੀ ਸੁਤੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਪਾਲ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਆਏ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਦੂਜੇ ਰਾਹ ਨਾ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਕੀਮਤ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਉਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣੀ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ ਹੋਰ ਢੰਗ ਵੀ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਇਕ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਮੰਡੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਹਲੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਭਾਰ ਵਜੋਂ ਧਾਤੂ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਖੁਸ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਗੋਆ, ਲੈਹਰੀ ਬੰਦਰ, ਰਾਜਾਪੁਰ, ਲਾਲ ਸਾਗਰ ਅਤੇ ਈਰਾਨੀ ਖਾੜੀ ਨੂੰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੇਚਣ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ। ਉਸ ਵੇਲੇ ਹਾਲਤ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਸਿੱਕਾ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਪਾਲ ਨੂੰ ਵੇਚਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਹਿੰਸਾ ਜਾਂ ਧੱਕੇਸ਼ਾਹੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇਸ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਮੰਡੀ ਦੇ ਭਾਅ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਤੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਝਗੜੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਸ਼ਾਇਦ ਉਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਰਿਆਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੋਵੇ।

---

10 ਬਟਾਵੀਆਂ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਧਰੇ-ਕਿਧਰੇ ਸਿਆਮ ਤੋਂ ਸਿੱਕੇ ਦੀ ਆਯਾਤ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਸਿੱਕਾ ਸੂਰਤ ਪੁੱਜਾ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ।

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤੀ ਮਣ ਦਾ ਮੁੱਲ 7 ਅਤੇ 8 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਚਲਦਾ ਸੀ,[11] ਅਤੇ ਸਾਲ 1630 ਤੱਕ ਭਾਵੇਂ ਭਾਅ ਕਾਫ਼ੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਪਰ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦੇ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਹਨ। 1634 ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਸਿੱਕਾ ਲਗਭਗ ਦੋ ਸਾਲ ਲਈ ਕਸਟਮ ਘਰ ਵਿੱਚੋਂ ਰੋਕ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜਪਾਲ ਇਸ ਨੂੰ 5-1/2 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਭਾਅ ਲੈਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ 1638 ਵਿੱਚ ਕੀਮਤ 7-1/2 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀ ਅਤੇ 1642 ਵਿੱਚ 8 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਤੱਕ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੀਮਤਾਂ ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਮਣ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇੰਨੇ ਛੋਟੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਭਿਆਨਕ ਕਟੌਤੀਆਂ ਸੂਖਮ ਜਿਹੀ ਸ਼ੁਧਤਾ ਦਾ ਇਕ ਗਲਤ ਖਿਆਲ ਪੈਦਾ ਕਰਨਗੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਘਟਾਉਣਾ ਬਾਕੀ ਛੱਡਦਾ ਹਾਂ। 1646 ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ 10 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਸ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਭਾਅ 1650 ਵਿੱਚ ਹੋ ਗਿਆ, ਪਰ 1652 ਵਿੱਚ ਰਾਜਪਾਲ 8 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ 1659 ਵਿੱਚ 9-1/4 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਚੁਕਾਇਆ ਗਿਆ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹੋਈਆਂ ਜਬਰੀ ਵਿਕਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੱਢ ਦੇਈਏ ਅਤੇ ਯਾਦ ਰੱਖੀਏ ਕਿ 1636 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾਉਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 50 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੀਮਤ 7 ਤੋਂ 9 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਤੱਕ ਰਹੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕਿਸੇ ਪਾਸੇ ਵੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਝੁਕਾਉ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਤੱਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਆਮ ਕੀਮਤ ਬਹੁਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਵੱਧੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵੱਧਦੀ, ਤਾਂ ਸੂਰਤ ਦੇ ਰਾਜਪਾਲ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਜ਼ਬੂਰ ਹੋ ਕੇ ਆਪਣੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵਧਾਉਣੀ ਪੈਣੀ ਸੀ ਜਾਂ ਸਿੱਕੇ ਨੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪਾਸੇ ਚਲਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ।

ਆਯਾਤ ਮੰਡੀ ਦੀ ਚਾਲ ਦਾ ਤੀਜਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਲੌਂਗਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਕਰੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਸਤੂ ਬਾਰੇ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਹੀ ਵਰਣਨ ਆਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀ ਇਕ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਸੀ, ਪਰ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਸੁਚੇਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੰਕਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮਕਾਸਰ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਥਾਪਤ ਵੀ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਵੇਚਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੁਝ ਨਾ ਕੁਝ ਮੁਕਾਬਲਾ ਜ਼ਰੂਰ ਸੀ। ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜਨੀਤਕ ਸਥਿਤੀ ਬਹੁਤ ਉਲਝੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਮਕਾਸਾਰ ਦੀ ਮੰਡੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੋ ਗਈ, ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਪੰਜਾਹ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਉੱਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਅਤੇ ਮਕਾਸਰ ਦੇ ਰਾਹ ਚੋਰੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਲਗਾਤਾਰ ਯਤਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਕੇਵਲ 1650-59 ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਦਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਲੂ ਹੋਣ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ।

ਸਾਲ 1595 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਮੁਗਲ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਲੌਂਗਾਂ ਦਾ ਆਮ ਮੁੱਲ ਅਬੁਲ

11. ਮੈਂ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਅੰਕੜੇ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਇੰਨੇ ਘੱਟ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਨ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਕਸਰਾਂ ਵਰਤਣੀਆਂ ਪੈਣਗੀਆਂ। ਮਹਿਮੂਦੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਰੁਪਏ ਦਾ ਲਗਭਗ 2/5 ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜਿਵੇਂ ਸਮਾਂ ਲੰਘਦਾ ਗਿਆ, 4/9 ਤੱਕ ਵੱਧ ਗਿਆ।

ਫਜ਼ਲ ਨੇ ਉਹ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਅੰਦਰੂਨੀ ਢੋ ਢੁਆਈ ਦਾ ਖ਼ਰਚਾ ਕੱਢ ਕੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲੇ 33 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਇਕ ਗੁਜਰਾਤੀ ਮਣ ਦਾ 35 ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ।[12] ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਚੌਥਾਈ ਵਿੱਚ ਭਾਅ ਬਹੁਤ ਵਧਿਆ, ਜਿਸ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਤਾਂ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਦੀਪਾਂ ਵਿੱਚ ਗੜਬੜ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਯੂਰਪ ਵਲ ਵੀ ਵੱਧੀ ਹੋਈ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਕਰਕੇ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਅ 1617 ਵਿੱਚ 64 ਰੁਪਏ, 1621 ਵਿੱਚ 72 ਰੁਪਏ ਅਤੇ 1622 ਵਿੱਚ 84 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਇਸ ਪੱਧਰ ਉੱਤੇ ਆ ਕੇ ਗਿਆਰਾਂ ਸਾਲ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਟੁੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਫਿਰ ਸੂਚਨਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕੀ ਤਾਂ ਭਾਅ ਅਜੇ ਵੀ ਵੱਧ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1633 ਵਿੱਚ 77 ਰੁਪਏ, 1634 ਵਿੱਚ 55 ਰੁਪਏ, 1636 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ 67 ਰੁਪਏ ਅੰਤਿਮ ਅੰਕੜੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਪਿਛੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਮਣ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਿਛੋਂ 1636 ਵਿੱਚ ਭਾਅ ਅਚਾਨਕ ਘੱਟ ਕੇ 40 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ, ਅਤੇ 1641 ਅਤੇ 1645 ਵਿਚਕਾਰ ਭਾਅ 27 ਅਤੇ 35 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਬਦਲਦਾ ਰਿਹਾ। 1648 ਵਿੱਚ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਲਈ ਮੁੱਲ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਨੇ ਜਿਸ ਨੇ ਸਾਰਾ ਮਾਲ 41-1/2 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਖਰੀਦਿਆ ਸੀ, ਮੁੜ 55 ਤੋਂ 60 ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਅਤੇ 1649 ਵਿੱਚ 50 ਰੁਪਏ ਦਾ ਭਾਅ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਹੋਰ ਊਣਤਾਈ (ਖੱਪਾ) ਹੈ, ਪਰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਐਮਸਟਰਡਮ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੰਸਾਰ ਦੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਇਕ ਸਮਾਨ ਪੱਧਰ ਉੱਤੇ ਨਿਯਮਕ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1657 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਤਰਾ ਨੀਯਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਭਾਅ ਉੱਤੇ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਉੱਤੇ ਵੇਚਣੀ ਸੀ, ਅਤੇ 33 ਪਾਊਂਡਾਂ ਦੇ ਇਕ ਮਣ ਲੌਂਗਾਂ ਦਾ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਭਾਅ 77 ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਾਪਤ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ 1661 ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀਆਂ ਲਗਭਗ 95 ਰੁਪਏ ਦੇ ਉਚੇ ਭਾਅ ਨਾਲ ਹੋਈਆਂ।[13] ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਇਸ ਪਾਸੇ ਦੇ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 1615 ਤੋਂ 1636 ਅਤੇ ਫਿਰ 1648 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇਣੀਆਂ ਪਈਆਂ। ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮਣ ਵਿੱਚ 4 ਸੇਰ ਤੱਕ ਦੀਆਂ ਕਦੇ ਕਦਾਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟਾਂ ਨੂੰ, ਜਿਥੇ ਇਹ ਸਾਫ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ, ਮੈਂ ਗਿਣ ਲਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਆਏ ਕੁਝ ਭਾਅਵਾਂ ਨੂੰ

---

12. ਅਬੁਲ ਫਜ਼ਲ ਦਾ ਲਿਖਿਆ ਮੁੱਲ 60 ਦਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਸੇਰ, ਜਾਂ 60 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਅਕਬਰੀ ਮਣ ਹੈ। 1626 ਵਿੱਚ ਲਿਖਦੇ ਹੋਏ ਪੈਲਸਾਰਟ (ਫ 8) ਨੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਭਾਅ 60 ਜਾਂ 80 ਰੁਪਏ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਇਉਂ ਅਬੁਲ ਫਜ਼ਲ ਸ਼ਾਇਦ ਠੀਕ ਹੀ ਸੀ।
13. ਹੀਅਲੀਆ ਭਾਗ iii ਵਿੱਚ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਇਕ ਇੰਦਰਾਜ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ 1653 ਤੱਕ ਮੁੱਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਅਸਲੀ ਮਿਤੀ ਦੀ ਕੋਈ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਹੈ।

ਲਗਭਗ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾਇਆ ਜਾਏ। ਜੇ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਅਸਲੀ ਉਤਰਾਵਾਂ-ਚੜ੍ਹਾਵਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਛੋਟੀ ਹੈ।

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਉੱਤੇ ਲੌਂਗਾਂ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਦਿਲਚਸਪ ਰੂਪ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਥੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਤੱਕੜੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਕਾਸਰ ਤੋਂ ਮਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦੇ ਭਾਅ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ (ਲਗਭਗ 26 ਪਾਊਂਡ ਦਾ) ਪੈਗੋਡਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਬਦਲਨ ਦਾ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਪੈਗੋਡੇ (ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੋਨੇ ਦਾ ਪ੍ਰਾਚੀਨ ਸਿੱਕਾ) ਦੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਸਾਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਦੇ ਦਰਬਾਰ ਦਾ ਭਾਅ, ਜਿਹੜਾ ਮੈਂ ਇਕ ਆਰੰਭਿਕ ਨੁਕਤੇ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਥਾਨਕ ਮਣ ਲਈ 7 ਪੈਗੋਡੀਆਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਨੇੜੇ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਾਂਗ ਇਥੇ ਵੀ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਭਾਅ ਵਿੱਚ ਇਕ ਤੇਜ਼ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। 1616 ਤੋਂ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੋ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਆਮ ਮੁੱਲ 8-1/2 ਤੋਂ 10 ਪੈਗੋਡੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ[14], ਪਰ 1618 ਵਿੱਚ ਇਹ 14-1/2 ਪੈਗੋਡੇ ਸੀ "ਜਿਹੜੀ ਕੀਮਤ ਕਿ ਸੁਣੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਗਈ" 1622 ਵਿੱਚ ਇਹ 13 ਪੈਗੋਡੇ ਸੀ ਅਤੇ 1631 ਤੱਕ ਇਹ ਹੋਰ ਵੱਧ ਕੇ 20 ਪੈਗੋਡੇ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਪੱਧਰ ਉੱਤੇ ਆਕੇ ਡੈਨਮਾਰਕ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਤੇਜ਼ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ 1632 ਵਿੱਚ ਅਚਾਨਕ ਭਾਅ ਘੱਟ ਕੇ 8 ਪੈਗੋਡੇ ਹੋ ਗਿਆ। 1638 ਵਿੱਚ ਭਾਅ ਹੋਰ ਘੱਟ ਕੇ 6 ਪੈਗੋਡੇ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ 1639 ਵਿੱਚ 4 ਜਾਂ 4-1/2 ਪੈਗੋਡੇ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਭਾਅ ਬਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਸੀ ਕਿ "ਡੈਨਮਾਰਕ ਵਾਲੇ ਬਿਲਕੁਲ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਜਾਣਗੇ।" ਅਗਲੇ ਪੰਜਾਂ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਭਾਅ ਲਗਭਗ 5 ਪੈਗੋਡੇ ਹੀ ਰਿਹਾ, ਜਿਸ ਪਿਛੋਂ ਰਿਕਾਰਡ ਟੁੱਟ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਪਰ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਫਿਰ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਐਮਸਟਰਡਮ ਤੋਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮੁੱਲ 13 ਅਤੇ 15 ਪੈਗੋਡਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਝਗੜੇ ਕਾਰਨ ਖ਼ੱਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਪਿਆ ਅਤੇ ਦੇਣਾ ਵੀ ਬਹੁਤਾ ਹੀ ਪਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਜਿਹੜੀ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਬੜੇ ਯਤਨਾਂ ਨਾਲ ਸਥਿਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਉਹ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਚਲਦੀ ਰਹੀ।

ਜੈਵਿਤਰੀ ਅਤੇ ਜਾਫਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦਾ ਵੀ ਕੁਝ ਇਹੋ ਜਿਹਾ ਹੀ ਹਾਲ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੀ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਉੱਚੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇਣੀਆਂ ਪਈਆਂ, ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ-ਵਸਤੂਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਮੈਨੂੰ ਆਯਾਤਾਂ ਦੇ ਆਮ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੋਈ ਚਿੰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਕਲੀ, ਹਾਥੀ ਦੰਦ ਅਤੇ ਮੂੰਗੇ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜੇ ਕੁਝ ਝੁਕਾਉ ਸੀ ਤਾਂ ਉਹ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਘਾਟੇ ਵੱਲ ਨੂੰ ਸੀ।

---

14. ਇਹ ਭਾਅ ਸਕੋਰਰ ਪੰਨਾ 7 ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਉੱਤੇ ਮਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ 1616 ਵਿੱਚ ਪੁੱਜੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰ ਹੀ 1614 ਜਾਂ 1615 ਦੀ ਮੰਡੀ ਬਾਰੇ ਹੈ।

5. ਅੰਨ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ

ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਕੇ, ਜਾਂ ਪਾਰੇ ਜਾਂ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਸਮੁੱਚੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਸੋਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਠੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਆਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਉਤੇ ਲਾਗੂ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਸਤੂ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਖ਼ਪਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਈ। ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਦੀ ਵੀ ਬਹੁਤੀ ਆਮ ਮਹੱਤਤਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਭਾਵੇਂ ਮੁਕਾਬਲਤਨ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਕਿਸਾਨ ਇਸ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਜਦੇ ਸਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਦਾ ਅੰਨ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਇਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਉਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚਕ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਨਾਂਹ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵਧ ਕੱਚੀ ਉਪਜ-ਅੰਨ, ਤੇਲ ਕੱਢਣ ਵਾਲੇ ਬੀਜ ਅਤੇ ਰੂੰ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਦੀ ਚਾਲ ਜਾਂ ਰੌਅ ਜਾਣਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਠੀਆਂ ਮਿਲਾ ਕੇ ਇਹ ਵਸਤੂਆਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਬਹੁਤੀ ਆਮਦਨੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੰਦੇ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਤੇਲ ਕੱਢਣ ਵਾਲੇ ਬੀਜਾਂ ਦੇ ਕੋਈ ਭਾਅ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੂੰ ਦੇ ਭਾਅ ਇੰਨੇ ਘੱਟ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਲਗਾਤਾਰ ਲੜੀ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਅੰਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੰਕੜੇ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਦਾ ਅੰਨ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ, ਪਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਯੋਗ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਚੁਕਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਜਾਂ ਬਿਲਟੀਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲਾਂ ਦਾ ਕੁਝ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਅਤੇ ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਿਆ ਹੈ, ਘਰੋਗੀ ਖਰਚਾ ਜਾਂ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖਰਚ ਦਾ ਕੋਈ ਨਿਯਮਕ ਹਿਸਾਬ-ਕਿਤਾਬ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ।[15] ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਸੂਚਨਾ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਹੈ, ਪਰ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿਚਲੇ ਤੱਥ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਲੋੜੀਂਦੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਆਮ ਕੀਮਤਾਂ ਸਾਡੇ ਲਈ ਅਬੁਲ ਫਜ਼ਲ ਨੇ ਸੰਭਾਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਬਹੁਤ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਕ ਤਾਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਅੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੀਮਤਾਂ ਉਹੀ ਸਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ 1910-12 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦੋਨਾਂ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਅਸਲੀ ਕੀਮਤਾਂ ਸੱਤ ਗੁਣਾ ਹੋ ਗਈਆਂ। ਮੈਨੂੰ 1600 ਅਤੇ 1660 ਵਿਚਕਾਰ ਉੱਤਰੀ ਭਾਗ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇ, ਪਰ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੰਡੀ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਸਾਲ 1609 ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ "ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ" ਚੌਲ ਦੋ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਕੁਇੰਟਲ ਮਿਲ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜਿਹੜਾ ਲਗਭਗ 65 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਠੀਕ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਧਾਰਨ

15. ਆਗਰਾ ਅਕਾਊਂਟਸ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੇਵਲ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਇਕ ਬਿਲਕੁਲ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸੀ।

ਕਿਸਮਾਂ ਬਹੁਤ ਸਸਤੀਆਂ ਸਨ। 1611 ਵਿੱਚ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਚੌਲ 65-3/4 ਪਾਊਂਡ, ਕਣਕ 53-3/4 ਅਤੇ ਇਕ ਦਾਲ (ਮੂੰਗ) 72-3/4 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਏ ਦੇ ਭਾਅ ਖ਼ਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਬਾਜ਼ਾਰੀ-ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਲਈ ਖਾਧ-ਖੁਰਾਕ ਲੈਣ ਲਈ ਕਾਹਲੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਕੋਈ ਤਜਰਬਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਮਾਲ ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਣਕ ਦਾ ਭਾਅ ਸਾਲ ਦੇ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਹੋਵੇਗਾ। 1619 ਵਿੱਚ ਬੈਨਤਮ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਕਣਕ ਦੀ ਇਕ ਬਿਲਟੀ ਦਾ ਬੀਚਕ ਉਸ ਮੁੱਲ ਦਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਜਿਹੜਾ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਦਾਈ ਸਮੇਤ 76-1/4 ਪਾਊਂਡ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਮੁੱਲ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ 80 ਪਾਊਂਡ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਦਾ ਸੂਚਕ ਹੈ। 1623 ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਰੋਟੀ ਪਕਾਉਣ ਲਈ ਕਣਕ ਦੇ ਆਟੇ (ਮੈਦੇ) ਦੇ ਖਰੀਦਣ ਦੀ ਲਿਖਤ ਹੈ ਅਤੇ ਆਟੇ ਦਾ ਕਣਕ ਨਾਲ ਆਮ ਸਮਕਾਲੀ ਅਨੁਪਾਤ ਲੈਂਦੇ ਹੋਏ, ਸਾਨੂੰ ਕਣਕ ਦਾ ਭਾਅ 85 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਡੱਚ ਕਰਿੰਦਾ, ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਕਣਕ ਦਾ ਆਮ ਮੁੱਲ 10-2/3 ਸਟਾਈਵਰਾਂ (ਛੋਟੇ ਤੋਂ ਛੋਟਾ ਸਿੱਕਾ) ਦੇ 33-3/4 ਡੱਚ ਪਾਊਂਡ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਲਗਭਗ 82-1/2 ਪਾਊਂਡ (ਐਵੋਇਰਡੂਪਾਜ਼) ਬਣਦਾ ਹੈ।[16] ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖ਼ਾਸ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕੋਈ ਗਿਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀਮਤ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੇ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਘਾਟ ਸੀ। ਉਹ ਮੈਨੂੰ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਿਆਨ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜਤਾ ਕਰਦੇ ਲੱਗਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਉਸ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਸਿੱਧ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ, ਗੁਜਰਾਤ ਬਾਰੇ ਪੂਰਾ ਗਿਆਨ ਸੀ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਸਦੀ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਚੋਥਾਈ ਵਿੱਚ ਕਣਕ ਦਾ ਆਮ ਜਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਭਾਅ ਲਗਭਗ 80 ਜਾਂ 85 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਸੀ। ਇਕ ਬਿਆਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਬਰੋਚ ਵਿੱਚ ਚੋਲਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 65 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਸੀ, ਚੌਲਾਂ ਦੀ ਆਮ ਕੀਮਤ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। 1611 ਦੇ ਸੌਦੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਣਕ ਨਾਲੋਂ ਕੁਝ ਸਸਤੇ ਸਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਖਿਆਲ ਤੋ ਇਸੇ ਸੰਬੰਧ ਦਾ ਭਾਵ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਚੋਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਇੰਨਾ ਬਹੁਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਉਤੇ ਕਿਸੇ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਵੀ ਆਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਈਆਂ। ਨਵੰਬਰ 1630 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਰੁਪਏ ਦੀ 13-3/4 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਦਰ ਨਾਲ ਕਣਕ ਖ਼ਰੀਦੀ ਅਤੇ ਮਹੀਨੇ ਪਿਛੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਅੰਨ ਮਿਲਦਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ "ਭਾਵੇਂ ਪਹਿਲੇ ਸਮਿਆਂ ਦੇ

16. 1629 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਗਈ ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਬੁਰੋਚ ਵਿੱਚ ਆਮ ਉਹ ਮੁੱਲ ਦੱਸਦੀ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ 75-1/2 ਪਾਊਂਡ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਲਗਭਗ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਤਾਂ ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਉਸ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਉਸ ਨੇ ਸਮੁੱਚੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਉੱਚਾ ਦਰ (ਅੰਕੜਾ) ਚੁਣਿਆ, ਪਰ ਅੰਤਰ ਬਹੁਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਆਮ ਭਾਅ ਨਾਲੋਂ ਸੱਤ ਗੁਣਾ ਮੁੱਲ ਸੀ।" ਜਿਵੇਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇਕਰ ਆਮ ਭਾਅ 80 ਜਾਂ 85 ਪਾਊਂਡ ਫੀ ਰੁਪਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਭਾਅ ਹੁਣ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ 12 ਪਾਊਂਡ ਜਾਂ ਘੱਟ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਲ 1631 ਹੋਰ ਵੀ ਕਸ਼ਟਾਂ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੀ ਅਤੇ ਸਤੰਬਰ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਕ ਮਹਿਮੂਦੀ ਦੀ 2-1/2 ਸੇਰ ਕਣਕ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਹੜਾ 6 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਸਿਆਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਪੁੱਜ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ 1632 ਵਿੱਚ ਭਾਅ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ ਲਗਭਗ 12-1/2 ਪਾਊਂਡ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਭਾਅ ਮਾਲ ਦੇ ਜ਼ਖੀਰਾਂ ਕਰਨ ਤੱਕ ਟਿਕਿਆ ਰਿਹਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਫਿਰ ਚੜ੍ਹ ਗਈਆਂ। ਅਗਲਾ ਭਾਅ ਮੈਨੂੰ ਸਾਲ 1635 ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਗੋਆ ਲਈ ਕਣਕ ਦੀ ਇਕ ਖਿਲਟੀ 33 ਪਾਊਂਡ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦੇ ਭਾਅ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਮਹਿੰਗਾਈ ਦੇ ਦਬਾਅ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅੰਤ ਹੁੰਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੀਮਤਾਂ ਘੱਟ ਰਹੀਆਂ ਸਨ, ਮੌਸਮੀ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਅੰਨ ਦੀ ਉਪਜ ਦੀ ਬਹੁਲਤਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਅਤੇ 1636 ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸਨ। ਇੱਕ ਪਿਛਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨੀਲ ਦਾ ਮੁੱਲ 1638 ਤੱਕ ਚੜ੍ਹਿਆ ਰਿਹਾ, ਪਰ 1639 ਅਤੇ 1640 ਵਿੱਚ ਸਾਧਾਰਨ ਤੱਕ ਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਬਿਆਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੋਈ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਲਈ ਵੀ ਪੁਰਾਣਾ ਸਾਧਾਰਣ ਮੁੱਲ ਬਹਾਲ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਨੀਲ ਲਈ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਦੇਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਕਰਕੇ ਹੋਈ ਸੀ ਕਿ ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਅੰਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲ ਮਿਲੀ ਸੀ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਾਰਨ ਹਨ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਚੌਥਾਈ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਣਕ ਦਾ ਆਮ ਭਾਅ ਲਗਭਗ 80 ਤੋਂ 85 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਆਇਆ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣਾ ਭਾਅ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਾਲ 1640 ਤੱਕ ਕਾਇਮ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਸਿੱਧੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਅਤੇ ਥੁੜ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਮੈਨੂੰ ਅਗਲੇ ਵੀਹ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅੰਨ ਦੇ ਭਾਅ ਦਾ ਕੋਈ ਠੀਕ ਸੰਕੇਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਨਾ ਮਿਲਣਾ ਮਹੱਤਤਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਲਈ ਇਹ ਸਮਾਂ ਸਖ਼ਤ ਛਾਂਟੀ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸੀ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ, ਕਿ ਜੇ ਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਤਨਾਂ ਅਤੇ ਘਰੋਗੀ ਖਰਚਾਂ ਦੇ ਬਿੱਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਬਹੁਤਾ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸਨ ਮਿਲਦੇ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੱਦਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ-ਅੰਦਰ ਹੀ ਰਹੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਿੰਦੇ ਆਮ ਸਮਝਦੇ ਸਨ।[17]

ਸਿੱਧੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਕਾਰਨ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵੇਤਨਾਂ ਦੇ ਦਰ

17. 1650 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਮੁੜ 1659 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਬਿਆਨ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਕੀਮਤਾਂ ਚੜ੍ਹ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਆਮ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸੁਝਾਉ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਵਾਲ ਉਤੇ ਵੀ ਕੁਝ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। 1636 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਇਕ ਖੱਤ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ (ਚਪੜਾਸੀਆਂ) ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵੇਤਨ ਪੰਜ ਤੋਂ ਸੱਤ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨਾ ਸਨ। 1634 ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਇਕ ਯਤਨ ਦੀ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਸਫਲਤਾ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਤਾ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅੰਨ ਦੇ ਮੁੱਲ ਘੱਟ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਭਾਅ ਅਜੇ ਵੀ ਬਹੁਤੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ 1636 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਅੰਨ ਦੀਆ ਕੀਮਤਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਮੁੜ ਆਈਆਂ, ਤਾਂ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੂੰ 8 ਤੋਂ 10 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਮਿਲੀਆਂ। ਬਾਕੀ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੇਤਨਾਂ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਹਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ, ਪਰ ਉਵਿੰਗਟਨ ਨੇ ਜਿਹੜਾ 1690 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਪੁੱਜਾ, ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਉਸ ਵੇਲੇ ਦਾ ਦਰ 4 ਰੁਪਏ, ਜਾਂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਬਦਲੀ ਦੀਆਂ 9 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਪਿਛੋਂ ਵੀ ਦਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਾ ਆਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਇਸ ਭਾਵ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਉਨੀਆਂ ਨਹੀਂ ਵਧੀਆਂ ਜਿੰਨੀਆਂ ਨਾਲ ਵੇਤਨ ਵੱਧਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਸਾਧਾਰਨ ਕੀਮਤਾਂ 1610 ਅਤੇ 1640 ਵਿਚਕਾਰ ਨਹੀਂ ਬਦਲੀਆਂ ਅਗਲੇ ਵੀਹ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਸੰਕੇਤ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਇਕਸਾਰ ਹੀ ਰਹੀਆਂ।

ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਅਸਚਰਜਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਕਿ ਕਣਕ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਗਏ ਪ੍ਰਚਲਿਤ 185 ਪਾਊਂਡ ਦੇ ਦਰ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 85 ਪਾਊਂਡ ਉਤੇ ਟਿਕ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਧਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਉਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਤੱਕ 85 ਪਾਊਂਡ ਕਣਕ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਕਿ ਕੁਲ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਕੇਵਲ ਇਕ ਰੁਪਿਆ ਹੋਣੀ ਸੀ। ਦਰ ਅਸਲ ਮੰਡੀਆਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੀਆਂ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਕਾਲ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਦੂਰੋਂ ਮਾਲ ਲਿਆਉਣ ਨਾਲ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਰਾਹੀਂ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਬੜੇ ਲਾਭ ਦਾ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਲ ਦੇ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਕਣਕ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਖਰੀਦੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਪਿਛੋਂ ਉਹ ਕਾਲ ਪੀੜਤ ਮਦਰਾਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ। ਤੱਟ ਇਕ ਦੂਜੇ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਪਰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ।

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਅੰਨ ਦੇ ਭਾਅ ਦੀ ਗੱਲ, ਆਮ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਚਲਦੇ ਧਨ ਦੀ ਖਰੀਦ-ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਗੱਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ

ਸੀ। ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ 1595 ਅਤੇ 1910-12 ਦੇ ਸਮੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਣਾਇਆ ਹੈ, ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਲ ਸੱਤ ਤੋਂ ਇਕ ਰਹਿ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਣਕ ਦਾ ਥੋਕ ਮੁੱਲ 20 ਪਾਊਂਡ ਪ੍ਰਤੀ ਰੁਪਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨਾ ਸਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁੱਲ 4 ਜਾਂ 4-1/2 ਤੋਂ ਇਕ ਰਹਿ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਕ ਅਸਲੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਘਾਟੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਪਰਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਚਿਰ ਇਸ ਦਾ ਉੱਤਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਉਨਾ ਚਿਰ ਅਸੀਂ ਲਗਾਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਬਾਰੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਿੱਟਿਆਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਪੁੱਜ ਸਕਦੇ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਤੌਰ ਤੇ ਬਾਰਸ਼ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਰਸ਼ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਜੀਵਨ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਅੰਸ਼ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਤੱਖ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਥੋਕ ਸੌਦੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਿੱਕੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੀ ਚਾਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੱਡੇ ਪਰਿਵਰਤਨ ਬਾਰੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਦੇ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹੁਣ, ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਦੀ ਲੌਂਗ-ਮੰਡੀ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਅਜਾਰਾਦਾਰੀ ਪੱਕੀ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮਹਿੰਗੇ ਹੋ ਗਏ, ਪਰ ਗਰਮ ਮਸਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਸਾਨੂੰ ਆਯਾਤਾਂ ਦੀ ਆਮ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਖ਼ਾਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਕੀਮਤ ਜਾਂ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀ ਖ਼ਾਸ ਉਪਰ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅੰਸ਼ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਹਿਣ ਦਾ ਇਹ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਦਾ ਕੋਈ ਅੰਸ਼ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਸੂਤੀ ਮਾਲ, ਕੱਚਾ ਰੂੰ ਅਤੇ ਤੇਲ ਵਾਲੇ ਬੀਜਾਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕੱਚੇ ਰੂੰ ਅਤੇ ਤੇਲ ਵਾਲੇ ਬੀਜਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੂਤੀ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਮਿਲਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਗੁਣ (ਕੁਆਲਟੀ) ਦੇ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਉੱਤੇ ਇੰਨੀ ਨਿਰਭਰ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਹੀ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚੌੜੇ ਅਤੇ ਤੰਗ ਬਫਤੇ, ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਫੈਦ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਿਆਂ ਦੀ ਖ਼ਾਸ ਉਪਜ ਇੰਗਲੈਂਡ ਲਈ 1640 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ 1620[18] ਦੇ ਭਾਅ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਸਸਤੀ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਤੋਂ ਪਿਛੋ ਬੁਣਾਈ ਵਿੱਚ ਖਰਾਬੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ, ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਦੀ ਕਿਸੇ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਾਲ ਸੰਕਟ ਤੋਂ ਬਚੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਲਈ, ਕੋਈ ਠੀਕ ਭਾਵ ਕੱਢਣ ਲਈ, ਕਾਫੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਕੋਈ

18. ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਖਾਨੇਵਾਰ ਨਕਸ਼ੇ ਵਿੱਚ 1619 ਦੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਖਿਲਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਲੱਦਣ ਤੱਕ ਔਸਤ ਕੀਮਤਾਂ ਚੌੜੇ ਬਫਤੇ ਲਈ 6.3 ਅਤੇ 6.8 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ, ਅਤੇ ਤੰਗ ਬਫਤੇ ਲਈ 3.8 ਅਤੇ 5 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸਨ। ਦਸੰਬਰ 1640 (ਉਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੈਂਸ 1764) ਦੇ ਬੀਚਕ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ (ਜਹਾਜ਼ ਤੱਕ ਜਾਣ ਦੇ ਖਰਚੇ ਸਮੇਤ) ਚੌੜੇ ਬਫਤੇ ਲਈ 5.2 ਅਤੇ 5.5 ਤੰਗ ਲਈ 3.8 ਅਤੇ 4.1 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਬੂਤ ਅਧੂਰਾ ਹੈ, ਪਰ ਆਰਜ਼ੀ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਠੀਕ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਦਾ ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਭਾਅ ਨਹੀ ਘਟਿਆ। ਭਾਅ ਘਟਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋ ਤਜਵੀਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਹਿਲੀ ਇਹ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਜਿਹੜਾ ਗਿਣਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ, ਕਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹੋਇਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਇਹ ਕਿ ਆਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਨੀਲ ਅਤੇ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਦੱਬ ਗਈਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੁਝ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਿਆ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਮੰਨੀ ਗਈ ਘਾਟ ਦਾ ਅਸਰ ਨਾ ਹੋਇਆ। ਜਿਨਾਂ ਚਿਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਜਵੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜਤਾ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀ ਮਿਲਦਾ, ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਇਸ ਮਸਲੇ ਉਤੇ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਨਿਰਮੂਲ ਹੋਵੇਗੀ, ਅਤੇ ਮੈਂ ਆਰਜ਼ੀ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਕੇ ਅੱਗੇ ਚਲਾਂਗਾ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ 1610 ਅਤੇ 1660 ਵਿਚਕਾਰ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇਕ ਕਾਫ਼ੀ ਚੰਗਾ ਪੱਧਰ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਗੁਜਰਾਤ ਲਈ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਏ ਤਾਂ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਉਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉੱਤਰ ਨੂੰ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਇਕ ਮੰਡੀ ਵਜੋਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਹੰਦ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਕੋਈ ਸਥਾਨਕ ਉਪਜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬਾਹਰੋਂ ਬਹੁਤੀ ਆਉਂਦੀ ਸੀ। ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਤੱਟ ਉਤੇ ਜਿਵੇਂ ਬੰਗਾਲ, ਸਿੰਧ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਇਮ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਜਿਹੜਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਆਮਦ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਬਹੁਤੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਰਵਾਇਤੀ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਵਧਾਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਸਿੰਧ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀ ਮੰਨਣਗੇ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਹੀ ਮਾਲ (ਸਪਲਾਈ) ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਾਧਨ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਚਾਂਦੀ ਵਰਤਣ ਵਾਲੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਇਕ ਜ਼ਖੀਰੇ ਵਜੋਂ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਤੋਂ ਵੀ ਚਾਂਦੀ ਆਉਂਦੀ ਸੀ ਪਰ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਇਸ ਜ਼ਖੀਰੇ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਚਾਂਦੀ ਨੂੰ ਨਿਰੀ ਕਿਰਤ ਵਜੋਂ ਹੀ ਨਹੀ ਸਮਝਣਾਂ ਚਾਹੀਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਖਰਚਾ ਅਤੇ ਖਤਰਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੀ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇ ਕਰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਖੱਪਤ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਕੁਲ ਆਈ ਚਾਂਦੀ ਵੱਧ ਜਾਂਦੀ, ਤਾਂ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵੱਧਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਇਸਦਾ ਮੂਲ ਬਹੁਤ ਘਟ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਬਹੁਤ ਮਾਲ ਆਉਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿੱਕੇ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਘਟਿਆ, ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਕ ਪੱਧਰ ਵਜੋਂ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਸੀ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੀ ਚਾਂਦੀ

ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉੱਤਰੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਖੱਪਤ ਸਕਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਟਕਸਾਲ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਵੱਲ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਨੀ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥਾਂ ਉਤੇ ਪਹਿਲੀ ਝਾਕੀ ਤੋਂ ਸ਼ਾਇਦ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧੇ ਦਾ ਸੁਝਾਉ ਮਿਲੇ। ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੀ ਚਾਂਦੀ, ਭਾਵੇਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਿੱਕਾ ਜਾਂ ਧਾਤੀ ਮੁਦਰਾ ਹੋਵੇ, ਸਿੱਧੀ ਟਕਸਾਲ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਥੋਂ ਰੁਪਿਆ ਜਾਂ ਮਹਿਮੂਦੀਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।[19] ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੁੱਖ ਟਕਸਾਲ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਸੀ, ਜਿਵੇ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਅਕਬਰ ਨੇ ਦੇਸ ਜਿੱਤਣ ਪਿਛੋਂ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਅਕਬਰ ਨੇ ਇਕ ਟਕਸਾਲ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਇਹ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈ ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਇਹ 1620 ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਖੁੱਲ੍ਹ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਲ 1634 ਤੱਕ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਆਯਾਤ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਸਥਾਨਕ ਟਕਸਾਲ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਦੋ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਮੁਦਰਾ (ਸਿੱਕੇ) ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕਠਿਨਾਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਕਾਰਨ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣ ਦਾ ਇਕ ਸੁਝਾਉ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਕਠਿਨਾਈ ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਧਾਉਣ ਨਾਲ ਹੱਲ ਹੋ ਗਈ, ਜਿਹੜੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਗੇ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਸਾਧਾਰਨ ਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀ ਕਰ ਸਕਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਆਯਾਤ ਵਧੀ, ਪਰ ਇਸ ਦਾ ਇਹ ਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਕੰਬੇ ਤੋਂ ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਬਦਲ ਜਾਣ ਦੇ ਇਕ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਵਪਾਰ ਕੈਂਬੇ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚੋਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਯਾਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਤੋਂ ਵਪਾਰ ਡੱਚਾਂ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਸੂਰਤ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਹੋਇਆ ਪਰ ਕੈਂਬੇ ਦਾ ਵਪਾਰ ਘਟਿਆ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕੇ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਟਕਸਾਲ ਦੇ ਘੱਟਣ ਨਾਲ ਸੰਤੁਲਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਅਜਾਇਬ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲਾਂ ਦੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੀ ਇਕੱਤਰਤਾ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜੀ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਟਕਸਾਲਾਂ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਇਕ ਮੋਟੇ ਜਿਹੇ ਸੰਕੇਤ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੈ। ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅੰਕੜੇ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਇਕਤਰਤਾਵਾਂ[20] ਦੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ :-

---

19. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੇਂਡਿਕਸ ਡੀ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਲਗਭਗ 1637 ਤੱਕ ਗਲਾਨ ਵਿੱਚ ਮਨਰ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਵਿੱਚ ਬਣਦੀਆ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ 1620 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਮੁੜ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਤਾਂ ਇਹ ਸਿੱਕਾ ਉਥੇ ਨਹੀਂ ਬਣਿਆ, ਪਰ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸੰਬੰਧ ਰੁਪਏ ਨਾਲ ਸੀ।
20. ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ 1658 ਵਿੱਚ ਮਰਾਦ ਬਖ਼ਸ ਦੇ ਬਣਵਾਏ ਕੁਝ ਨਮੂਨੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ।

ਭਾਰਤੀ ਅਜਾਇਬ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ

ਰਾਜ	ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਟਕਸਾਲ				ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ			
	ਲਖਨਊ	ਲਾਹੌਰ	ਕਲਕੱਤਾ	ਜੋੜ	ਲਖਨਊ	ਲਾਹੌਰ	ਕਲਕੱਤਾ	ਜੋੜ
ਅਕਬਰ	153	51	53	257	0	1	0	1
ਜਹਾਂਗੀਰ	79	27	32	138	14	4	5	23
ਸ਼ਾਹਜਹਾਂ	34	9	12	55	88	22	31	141
ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ	21	5	11	37	131	55	91	277
ਜੋੜ	287	92	108	487	233	82	127	442

ਜੇਕਰ, ਅਕਬਰ ਤੋਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਤੱਕ ਸਾਰਾ ਸਮਾਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਏ ਤਾਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗੇਗਾ ਕਿ ਸਿੱਕਿਆ ਦੀਆਂ ਇੱਕਤਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋਨੇ ਟਕਸਾਲਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਲਗਭਗ ਬਰਾਬਰ ਹੈ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਮੰਦੀ ਪੈ ਗਈ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਕਾਲ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪਿਛੋਂ ਇਹ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਮੁੱਖ ਟਕਸਾਲ ਬਣ ਗਈ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦਾ 9/10 ਭਾਗ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਇਸ ਭਾਵ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅਨੁਪਾਤਕ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ। ਯੂਰਪ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਵਪਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਇਕ ਨਵਾਂ ਲੱਛਣ ਸੀ, ਪਰ ਵਰਤਮਾਨ ਵਣਜ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਅਕਾਰ ਘੱਟ ਸੀ, ਜਿਸਦੇ ਬਹੁਤ ਵੱਧਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਦਾ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਾ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਇਸ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਠੀਕ ਹਾਂ ਕਿ ਵਪਾਰ ਦੀ ਚਾਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਪਜ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਆਮ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇ।[21]

ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਦੀ ਚਾਲ ਲਈ ਮੈਨੂੰ ਲਗਭਗ ਕੋਈ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ। ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਭੂ-ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਆਮ ਪੈਂਦੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਭੈੜੀ ਰੁੱਤ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਚੜ੍ਹ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਪਰ ਸਾਧਾਰਨ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਝੁਕਾਉ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਇਹੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੇ ਖਰਚ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨਾ ਹੋਣਾ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮ

21. ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਆਉਣਾ ਇਕ ਹੱਦ ਤਕ ਘੱਟ ਗਿਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਆਯਾਤ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗ ਤੇ ਰੋਕ ਲਗ ਗਈ, ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਿੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਮੇਰੇ ਪਾਸ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਖਾੜੀ ਤੋਂ ਸਿਲਕ ਦੀ ਨਵੀਂ ਨਿਰਯਾਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸੰਤੁਲਨ ਉਤੇ ਜ਼ਰੂਰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਹੋਵੇਗਾ।

ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਚਾਂਦੀ ਦੀਆਂ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਵੇਤਨ-ਦਰਾਂ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ, ਜਿਹੜਾ 1622 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਗਿਆ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਦਾ ਵੇਤਨ ਲਗਭਗ 2 ਰੁਪਏ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। 1658 ਵਿੱਚ ਵਿਲੀਅਮ ਸਮਿਥ ਨੇ ਕਾਰਖਾਨੇ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਵੇਤਨ ਇਸੇ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਜਿਵੇਂ 4 ਸ਼ਲਿੰਗ ਤੋਂ 5 ਸ਼ਲਿੰਗ ਮਾਸਕ ਦੇ ਸੱਭ ਉਸ ਸਮੇਂ ਰੁਪਿਆ 2 ਸ਼ਲਿੰਗ 3 ਪਿੰਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਦਰ 36 ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੇ ਦਰ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਹੈ. ਅਤੇ ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਅਸੰਭਵ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਕਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬਹੁਤਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਹੋ ਸਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਸਾਲ 1650 ਅਤੇ 1660 ਵਿਚਕਾਰ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਬੜੇ ਅਤੇ ਅਚਨਚੇਤ ਵਾਧੇ ਦਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਬੂਤ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਉਸ ਭਾਗ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਸਥਿਤੀ ਉਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਣ ਵਜੋਂ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਹ ਚੇਤੇ ਰਹੇਗਾ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਸੁਚੇਤ ਵਿਕਾਸ ਉਦੋਂ ਹੋਇਆ ਜਦੋਂ 1650 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੋਏ। 1658 ਦੇ ਦਸੰਬਰ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਰਹਿਣ ਸਹਿਣ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਘਰੇਗੀ ਖਰਚਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਭੱਤੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਬਿਨੇ ਪੱਤਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪੱਤਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ, ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਭੇਜੇ ਗਏ ਉੱਤਰ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖਾਧ ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਹੋਣ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਹ ਕਥਨ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਕ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਬਿਰਤਾਂਤ ਮੰਗਿਆ। ਅਸੀਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਾਰਿੰਦਿਆਂ ਨੇ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਦੱਸਿਆ, ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਵੀ ਹੋ ਸਕਿਆ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਸੱਚ-ਮੁੱਚ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਠੀਕ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਐਨਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦਸਾਂ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲੇ ਦਾ ਨੀਯਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਭੱਤਾ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ।

ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਾਧਾ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢੇ ਵਿਚਕਾਰ ਭਿੰਨ ਭੇਦ ਦੇ ਆਰੰਭ ਦਾ ਸੂਚਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਗੋਂ ਇਹ ਇਕ ਅਣਮੇਲ ਜਿਹੜਾ ਕੁਝ ਦੇਰ ਤੋਂ ਹੋਇਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਦਸੰਬਰ 1658 ਤੱਕ ਸਥਾਨਕ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਚੜ੍ਹ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਪਰ ਕੁਲ ਅੱਠ ਸਾਲ ਪਹਿਲੇ ਚੌਲ, ਮੱਖਣ, ਤੇਲ ਅਤੇ ਕਣਕ ਵਰਗੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ "ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਨਾਲੋਂ ਅੱਧੇ ਜਾਂ ਕੁਝ ਵੱਧ ਮੁੱਲ" ਨੂੰ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ 1650 ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਕੀਮਤਾਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਸਨ ਪਰ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵੱਧ ਰਹੇ ਵਪਾਰ ਨੇ, ਜਿਹੜਾ ਨਿਰੋਲ ਚਾਂਦੀ ਨਾਲ ਚਲਦਾ ਸੀ, ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਆਮ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਕੁਝ ਉਚ ਪੱਧਰ ਉਤੇ ਲੈ ਆਂਦਾ ਸੀ। ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਕੰਢੇ ਦੇ ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਨਾਲੋਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਪਹਿਲੇ ਘੱਟ ਆਉਂਦੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਘਟਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ 1650 ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨੂੰ ਆਯਾਤ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਅਚਨਚੇਤ ਵਾਧਾ ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਨ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਦੇ ਤੱਟ ਦੇ

ਨਾਲ ਮਿਲਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਇਹ ਭਾਵ ਇਸ ਤੱਥ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਬਹੁਤ ਦੇਰ ਤੱਕ ਬੰਗਾਲ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਚੌਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਲੈਣਾ ਸੀ। ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਵਜੋਂ ਫਿੰਚ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਨਾਰਗਾਓ (ਵਰਤਮਾਨ ਢਾਕਾ ਦੇ ਨੇੜੇ) ਸਾਰੇ "ਭਾਰਤ" ਅਤੇ ਲੰਕਾ ਦੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਮੰਨ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਭਾਵ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਸੀ, ਜਿਸ ਵੱਲ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਕਈ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਪੁੱਛਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਉਥੇ ਚੌਲ ਕਿਉਂ ਲੈ ਜਾਏ ਜਾਣ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟੇ ਅਤੇ ਘੱਟ ਖਤਰਨਾਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਸਫ਼ਰ ਰਾਹੀਂ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਕੇਵਲ ਯੋਗ ਉੱਤਰ ਇਹੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਥਮ ਮੁੱਲ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਇੰਨਾ ਘੱਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਵਧਿਆ ਹੋਇਆ ਖ਼ਰਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦਰਅਸਲ ਘੱਟ ਕੀਮਤਾਂ ਬਾਰੇ ਸੀਜ਼ਰ ਫ੍ਰੈਡਰਿਕ ਤੋਂ ਵਿਲੀਅਮ ਮੈਥਵੋਲਡ ਤੱਕ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੀਆਂ ਵਾਰਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। 1620 ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆਂ ਹੋਇਆ ਵਿਲੀਅਮ ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੱਕ ਖਾਧ-ਪਦਾਰਥਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਬਾਰੇ ਕਿਹਾ "ਉਹ ਇਹ ਵਸਤੂਆਂ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਹੁਲਤਾ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸੀਂ ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ "ਉਲਟੇ ਬਾਂਸ ਬਰੇਲੀ ਨੂੰ"। ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਲਾਭ ਨਾਲ ਵੇਚਦੇ ਹਨ" ਇਹ ਦੋ ਸਾਹਲੀ ਭੂ-ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਖਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦਾ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਬੂਤ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਗਭਗ ਸਾਲ 1659 ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਚਾਂਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਘਾਟ ਦੀ ਇਕ ਸੰਭਵ ਵਿਆਖਿਆ ਮਾਲ-ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅਮਲ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਇਸ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਭਾਗ ਇਸ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਮੁਗ਼ਲ ਦਰਬਾਰ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ : ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਆਯਾਤ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੀ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਘੱਟ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਚਾਂਦੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਮਹਿੰਗੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਅੱਖਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਆਮ ਸਸਤੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਆਈਨੇ-ਅਕਬਰੀ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਦਾ ਕੁਲ ਮਾਮਲਾ 150 ਲੱਖ ਦੇ ਕਰੀਬ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਜਾਅਲੀ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਕੇ ਜ਼ਰੂਰ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਲਗਭਗ 130 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸੀ[22] ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਇਸ ਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ ਤੇ ਖਰਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲਈਏ ਕਿ ਰਾਜਧਾਨੀ ਨੂੰ ਆਮਦਨ ਦਾ ਆਮ ਹਿੱਸਾ

22. ਆਈਨ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਵੀ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਇੱਕਠੇ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਮੁਗ਼ਲ ਸਾਮਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਨ, ਅਤੇ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਅਸਲੀਅਤ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਨਹੀਂ ਮੰਨੇ ਜਾ ਸਕਦੇ। ਅਕੋਲੀ (ਪੰਨਾ 25) ਸਾਲ 1658 ਦਾ ਮਾਮਲੇ 131 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਜਾਇਬ ਘਰ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲਾ ਤਿੰਨ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ 52, 46 ਲੱਖ ਦਾਮ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਨੰਬਰ 1842, 6588 ਅਤੇ 6598 ਹਨ 40 ਦਾਮਾ ਦਾ ਇਕ ਰੁਪਿਆ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਸ੍ਰੀ ਅਸਕੋਲੀ ਦੀ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਬਣਦੇ ਹਨ।

ਨਕਦੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਕਾਇਦਾ ਤੌਰ ਤੇ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਰਕਮ, ਲਗਭਗ 50 ਲੱਖ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ, ਰਾਜਧਾਨੀ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਕ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ 1650 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਬੰਗਾਲ ਦਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਦੇ ਅਸਲੀ ਮੁੱਲ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਾ ਸਕਦੇ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਪਾਰ ਬਾਹਰ ਚਾਂਦੀ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਚਾਂਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਅਸਚਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ।

ਹੁਣ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ 1650 ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬੰਗਾਲ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਇਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸਾਲ ਦੇ ਲਗਭਗ ਸੀ ਪਰ 1661 ਵਿੱਚ ਇਹ 20 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਕਰੀਬ ਹੋ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਇਸ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਵੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਬਾਹਰੋਂ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਆਉਣ ਕਰਕੇ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵੀ ਛੋਟੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਪਰ ਪੱਕੀ ਪੈਰੀ ਆਪਣਾ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣਾ ਮੈਨੂੰ ਵਾਜਬ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਬਾਹਰੋ ਆਉਣ ਦੇ ਇਹ ਤੁਰੰਤ ਵਾਧਾ ਜਿਹੜਾ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਆਖਰੀ ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਲਗਭਗ 20 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਮਾਇਕ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਤਕੜੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਦਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸੀ। ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੋਈ ਰਕਮਾਂ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਮਲੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਸਨ[23] ਅਤੇ ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਭਾਵ ਦਿੱਲੀ ਵੱਲੋਂ ਮਾਮਲੇ ਲਗਭਗ ਇੱਕ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਸਪਲਾਈ ਕਾਫੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਦੱਬੇ ਹੋਏ ਹੋਣ ਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਵੀ ਦੂਰ ਹੋ ਗਿਆ।

ਇਸ ਪੜਤਾਲ ਦਾ ਅੰਤਮ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਬੂਤ ਅਧੂਰਾ ਹੈ ਜੋ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹੈ ਉਸ ਦੇ ਆਰਜ਼ੀ ਸਿੱਟੇ ਨੂੰ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਉੱਤਰੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਆਖਰੀ ਦਹਾਕੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਬੜੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਘੱਟ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਚਲਿਆ ਆ ਰਿਹਾ ਅਣਮੇਲ ਦੂਰ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਹੁਗਲੀ ਦੇ ਕੰਢੇ ਜਾਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਰਤੀ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋ ਗਈਆਂ।

6. ਸੋਨਾ ਅਤੇ ਤਾਂਬਾ

ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਕੇ, ਕਿ ਸਵਾਏ ਬੰਗਾਲ ਦੇ, ਸਾਡੇ ਸਮੁੱਚੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਕ ਸਥਿਰ ਪੱਧਰ ਦਾ ਸੀ, ਸੋਨੇ ਤੇ ਤਾਂਬੇ ਲਈ ਮੰਡੀਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰਨਾ ਬਾਕੀ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਆਪਣੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ, ਸਿੱਕੇ ਵਜੋਂ ਚਾਲੂ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਅੰਤਿਕਾ 'ਸ' ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਸੋਨੇ ਦੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਪੈਗੋਡੇ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ, ਕੀਮਤ ਚੜ੍ਹ ਗਈ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਗੱਲ ਲੱਭਣ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਸੋਨੇ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ।

ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਕਥਨ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਅੰਕੜੇ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਹਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤਕ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦੇ ਮੱਧ ਸਮੇਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਉਸ ਬਾਰੇ ਇਹੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਮੰਡੀ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਮੰਡੀ ਵੀ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸੋਕੇ ਕਾਰਨ ਅਸੰਗਠਿਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਮੀਰਾਂ ਨੂੰ ਆਮਦਨ ਨਾ ਹੋਈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਣ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾ ਰਹੀ। ਗਰੀਬ ਲੋਕ ਅੰਨ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਗਹਿਣੇ ਵੇਚਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਸਾਲ 1635 ਵਿੱਚ ਸੋਕੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ 20 ਸ਼ਲਿੰਗ ਦਾ ਸਿੱਕਾ 20 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਜਦ ਕਿ 1644 ਵਿੱਚ 4-1/2 ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਵਾਧਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਪਰ ਕਿਸੇ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪੁੱਜਣ ਲਈ ਹੋਰ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੋਨਾ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਰਾਫੇਰੀ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਇਕ ਮੌਕੇ ਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਹ ਪੈਸੇ ਦਾ ਆਦਾਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦਲਾਲਾਂ ਦੇ ਰਹਿਮ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, "ਜੋ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੀ ਜਿਸ ਜਿਨਸ ਦੀ ਚਾਹੁਣ ਕੀਮਤ ਵਧਾ ਦਿੰਦੇ ਜਾਂ ਘਟਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ" ਅਤੇ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤਾ ਫ਼ਰਕ ਕੇਵਲ ਮੰਡੀ ਦੇ ਉਤਰਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਕਾਰਨ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ। 1652 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਕਿ ਸੋਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਡਿੱਗਣ ਦੀ ਥਾਂ ਵਾਧੇ ਦੀਆਂ ਵਧੇਰੇ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਮੈਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਉਕਤੀਆਂ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀਆਂ। ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦਾ ਫੈਲਾਅ ਇਤਨਾ ਸੀਮਿਤ ਸੀ ਕਿ ਇਸਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਮਸਲਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸਿੱਕਾ ਵਰਤਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੇ ਕੋਈ ਬਹੁਤਾ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਾਉਂਦਾ। ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦੇ ਭਾਅ ਘੱਟਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਥੇ ਫਿਰ ਅੰਕੜੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਉਹ ਵਸਤੂਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਨਿਰੰਤਰ ਉਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰਣੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕਾਮਯਾਬ ਹੋਇਆ ਹਾਂ, ਉਹ ਜਿਨਸਾਂ ਹਨ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਡੱਚ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਵਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ ਤੇ ਵਿਕਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਤਾਂਬੇ ਬਾਰੇ ਸਾਡੀ ਸੂਚਨਾ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦੀ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਅਜਿਹੀ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਜਾਂ ਤੇ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਨੇੜੇ-ਤੇੜੇ ਹੀ ਸਥਾਨਕ ਖਾਣਾਂ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੱਖਣ ਦੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਦਰਾਮਦ ਰਸਦ ਨਾਲ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਧਾਤ ਬੜੀ ਮਹਿੰਗੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਤੱਥ ਨੇ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਪੌਂਡ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਲਈ ਟਕਸਾਲੀ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ 84 ਪੌਂਡ ਕਣਕ ਬਣਦੀ ਸੀ। 1610-12 ਵਿੱਚ ਇਕ ਪੌਂਡ ਤਾਂਬੇ ਲਈ 16 ਪੌਂਡ ਕਣਕ ਬਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਪਦਾਰਥਕ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੋਂ ਸਸਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੇ ਗੋਆ ਤੋਂ ਦਰਾਮਦ ਰਸਦਾਂ ਦਾ ਰੁਖ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਵੱਲ ਬਦਲ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਇਸ ਕੀਮਤ ਤੇ ਧਾਤ ਖਰੀਦਣਾ ਇਕ ਅਯਾਸ਼ੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਬਰਤਨ ਹੁਣ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵਧੇਰੇ ਦੁਰਲੱਭ ਸਨ। ਉਦਯੋਗ ਦੀ ਮੰਗ ਘੱਟ ਸੀ ਅਤੇ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਦੀਆਂ ਤੋਪਾਂ ਢਾਲਣ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਿਭਿੰਨ ਟਕਸਾਲਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮੁੱਖ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਮੁੱਖ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਨ। 1620

ਦੇ ਨੇੜੇ-ਤੇੜੇ ਮੈਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪਦਾਰਥਕ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ। ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਸਰਕਾਰੀ ਦਰ ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ 40 ਦਾਮ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ, ਇਕ ਰੁਪਏ ਲਈ 80 ਗੁਜਰਾਤੀ ਪੈਸੇ, ਤੇ ਇਕ ਮਹਿਮੂਦੀ ਲਈ 32 ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। 1609 ਈ. ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ ਨੇ ਮਹਿਮੂਦੀ ਲਈ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਦਰ 31 ਜਾ 32 ਪੈਸੇ ਰੱਖਿਆ। "ਜਿਹੜਾ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਵੱਧਣ ਘੱਟਣ ਨਾਲ ਵੱਧਦਾ ਘੱਟਦਾ ਸੀ"। ਅਤੇ 1615 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਐਲਕਿੰਗਟਨ ਨੇ ਦਰਾਂ ਦੇ ਉਤਰਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਦੀ ਪ੍ਰਵਿਰਤੀ ਬਾਬਤ ਦੱਸਦਿਆਂ 34 ਪੈਸੇ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੇ ਹਨ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਵਰ੍ਹੇ ਤੱਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰ ਤੇ, ਕੀਮਤ ਦੇ ਚੜ੍ਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ। ਨਾ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਆਰੰਭ ਹੋਈ ਸੀ, ਕਿਉਂ ਜੋ 1619 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਪਰਸ਼ੀਆ (ਈਰਾਨ) ਲਈ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਬੁਰਹਾਨ ਪੁਰ ਵਿਚੋਂ ਪੁੱਛਿਆ। ਜਿਸਦਾ ਭਾਵ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਖਾਣਾਂ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਬਾਦ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਿੱਕੇ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮਾਤਰਾ 330 ਪੌਂਡ ਹੀ ਸੀ, ਜੇ ਨਿਰੰਤਰ ਦਰਾਮਦ ਵਪਾਰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੁੰਦਾ ਇਤਨੀ ਕੁਮਾਤਰਾ ਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ ਤੇ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਦਹਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਸਮੇਂ ਤੇ ਕੀਮਤ 'ਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਧਾ ਵਾਪਰਿਆ। ਕਰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਸੰਕੇਤ ਮੈਂ ਪੈਲਸਾਰਟ ਦੇ 1626 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨ ਵਿਚੋਂ ਲੱਭਿਆ ਸੀ, ਕਿ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ 58 ਪੈਸੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਜੋ ਪਹਿਲੇ 80 ਦੇ ਦਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਹੀ ਭਿੰਨ ਸੀ। 1636 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਮੌਕੇ ਤੋਂ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਮਹਿਮੂਦੀ 20,21, ਜਾਂ 22 ਪੈਸੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੇ ਹੀ ਇਕ ਰੁਪਇਆਂ 50 ਜਾਂ 55 ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। 1636 ਵਿੱਚ ਮਹਿਮੂਦੀ 25 ਪੈਸੇ ਦੇ ਦਰ ਤੇ ਚਲਦੀ ਸੀ। 1640 ਵਿੱਚ ਇਹ 24 ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਅਤੇ 20 ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਤਕ ਵੀ ਇਹ 24 ਤੇ 25 ਵਿਚਕਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮਾਮੂਲੀ ਉਤਰਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਨੂੰ ਅੱਖੋਂ ਪਰੋਖੇ ਕਰਕੇ, ਰੁਪਇਆ ਜਿਹੜਾ ਕਿ 1616 ਤੱਕ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ 80 ਪੈਸੇ (ਜਾਂ 40 ਦਾਮ) ਬਰਾਬਰ ਸੀ, 1627 ਤੋਂ ਉਪਰੰਤ 60 ਪੈਸੇ ਜਾਂ (30 ਦਾਮ) ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਜਾਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਵੱਧ ਸੀ।[24]

ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਉਪਰੰਤ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਜਪਾਨੀ[25] ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਸਥਿਰ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਹੋਇਆ। ਡੱਚਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਪਾਨ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤੀ ਪਿਛੋਂ, ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਦੀ ਰਸਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਾਂ ਨਹੀਂ ਗਵਾਇਆ, ਪਰੰਤੂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਆਮਦ, ਸਾਲ 1635 ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਕੁਝ

---

24. ਤਾਂਬੇ ਤੇ ਚਾਂਦੀ ਵਿਚਕਾਰ ਤਬਾਦਲੇ ਦਾ ਮੰਡੀ ਦਰ ਯੋਗ ਵਧਿਆ ਘਟਿਆ। 1637-39 ਦੇ ਆਗਰੇ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਨਵਰੀ 1637 ਵਿੱਚ 50 ਪੈਸੇ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਪਰੈਲ ਵਿੱਚ 52 ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ, ਸਤੰਬਰ ਵਿੱਚ 54 ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ, ਜਨਵਰੀ 1638 ਵਿੱਚ 55 ਪੈਸੇ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ 58 ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ।
25. ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਵਿੱਚ ਜਾਹਰਾ ਦੇਰੀ ਦੀ 1629 ਤੋਂ 34 ਤੱਕ ਜਪਾਨ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੁਲਤਵੀ ਰਹਿਣ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਰਾਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਅੰਤਿਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਵਸਥਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤਦੋਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ।

ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਸੰਤੋਖਜਨਕ ਰਹੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਮੰਗ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। 1640 ਵਿੱਚ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਉਤੇ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਅਤੇ ਸੱਤ ਜਾਂ ਅੱਠ ਵਰ੍ਹੇ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਸੀਂ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਡਨ ਤੋਂ ਅਤੇ ਹੋਰਨਾਂ ਯੂਰਪੀ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਲਿਆਕੇ ਸੂਰਤ ਅਤੇ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਦੋਨਾਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ, ਤਾਂਬਾ ਵੇਚਦਿਆਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ। 1648 ਵਿੱਚ ਜਪਾਨ ਤੋਂ ਬਰਾਮਦ ਮੁੜ ਸੁਰਜੀਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਗਾਂਹ ਵਿਘਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਡੱਚ ਇਸ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪੈਰ ਜਮਾ ਚੁੱਕੇ ਤਾਂ ਬੰਗਾਲ ਨੂੰ ਵੀ ਰਸਦਾਂ ਭੇਜੀਆਂ ਗਈਆਂ।

ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ 1661 ਦੇ ਬਟਾਵੀਆ ਰਸਾਲਿਆਂ ਵਿਚਲੇ ਕੁਝ ਅੰਦਰਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀ ਦੀ ਹਾਲਤ ਤੇ ਰੌਸ਼ਨੀ ਪਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਇਕ ਚਿੱਠੀ ਰਾਹੀਂ ਧਾਤ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋਏ ਅਚਾਨਕ ਵਾਧੇ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਰਸਦਾਂ ਅਧੂਰੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਦੂਜੀ ਇਹ ਕਿ ਘਰੇਲੂ ਜੰਗ ਕਾਰਨ ਉੱਤਰੀ ਖਾਣਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਸੰਕਟ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਤਾਂਬੇ (ਸਿੱਕੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਸਿੱਕੇ ਦੇ) ਉਤੇ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧ ਲਗਾਕੇ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਰ 30 ਤੋਂ 33 ਦਾਮ ਹੋ ਗਿਆ। ਆਪਣੇ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵੇਲੇ ਤਕ ਅਸੀਂ, ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਚਾਂਦੀ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਪੱਕੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੋਈ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਕਰੀਬ ਵਧੀ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਇਕ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਪੈਸਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਪੁਰਾਣੇ 80 ਤੋਂ ਹੁਣ ਦੇ 64 ਤੱਕ ਡਿੱਗ ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਅਤੇ ਹੁਣ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਰਸਦਾਂ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਰੋਲ ਸਥਾਨਕ ਨਹੀਂ ਸਨ, ਰਹੀਆਂ ਬਲਕਿ ਜੋ ਕੁਝ ਜਪਾਨ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਤੋਂ ਮੰਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਉਸ ਤੇ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤਕ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿਚਲੇ ਤੱਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤਾਂ ਇਹੋ ਕੁਝ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਕੀਮਤ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਵਾਧੇ ਦੇ ਵਰਣਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਪਰ ਸਾਡੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਇਸ ਪਰਿਕਲਪਨਾ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀਮਤ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਚਾਂਦੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਤਾਂਬੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਮੰਗ ਦੇ ਪੱਕੇ, ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਵੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਫਿਰ ਸਪਲਾਈ ਦੇ ਸਦੀਵੀ ਘਾਟੇ ਨੂੰ। ਪਹਿਲੀ ਗੱਲ ਤਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿਉਂ ਜੋ ਮੈਂ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿਚੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਝਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨੋਂ ਅਸਮਰੱਥ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਾ ਸਕਣ। ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਠੀਕ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲ 1630 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਭਾਰਤੀ ਖਾਣਾਂ ਤੋਂ ਸਪਲਾਈ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਸਦੀਵਤਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੋਟਾਂ ਕੋਈ ਆਰਜ਼ੀ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜਪੂਤਾਨਾਂ ਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਅਕਬਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਤੋਂ ਬੰਦ ਹੋ ਚੁੱਕੀਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਰਸਦ ਦਾ ਸੋਮਾ ਸਿਰਫ ਉਹੋ ਸਨ। ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਹ ਸੁਝਾਉਂਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਕੁ ਦਾ ਬੰਦ

ਹੋਣਾ ਇਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮੇਂ ਵਾਪਰਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਲਈ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ-ਵਪਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਫ਼ਾਇਦੇਮੰਦ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ।

ਪੰਜਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਲਈ ਪੁਸਤਕਾਂ

ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਲਿਆ ਇਹ ਅਧਿਆਇ "ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ" ਅਤੇ "ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼" ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ, ਸਮੇਤ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਭਾਰਤੀ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਦੇ ਉੱਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਹਵਾਲੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ ਵੱਜੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ; ਇਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ ਭਰਪੂਰ ਸਮਾਲੋਚਨਾ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਿਤਾਬਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਅਧਿਐਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ :

ਫਿੰਚ ਦੀ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਰਾਏ "ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਭਾਗ 1. ਪੰਨਾ 30; ਵਿੱਚ ਹੈ। ਸਿੱਕੇ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਲਈ ਵੇਖੋ "ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 134, ਸਾਲਟਪੀਟਰ ਬਾਰੇ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ 8, ਪੰਨਾ 53 ਅਤੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਮਾਰਚ 31, 1641; ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਬਰਾਮਦ ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧ ਲਈ ਉਹੀ ਰਜਿਸਟਰ ਅਕਤੂਬਰ 18, 1661 ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਨੀਲ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਲਈ ਵੇਖੋ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' 8 ਪੰਨਾ 130, 143, ਮਿਰਚ ਮਸਾਲਿਆਂ ਲਈ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਦਸੰਬਰ 26, 1641, ਕੱਪੜੇ ਲਈ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 209, 'ਵਪਾਰੀ ਬਤੌਰ ਪ੍ਰਬੰਧਕ' ਦੇ ਲਈ ਉਹੀ ਹਵਾਲਾ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 147, ਨੀਲ ਦੀ ਸ਼ਾਹੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਉਸੇ 'ਚ 4, ਪੰਨਾ 324, 28 ਅਤੇ ਭਾਗ 56, ਪੰਨਾ 1, 70, 73 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ ਆਪ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 10 ਜੂਨ 1631 ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਲਈ ਵੇਖੋ, ਉਹੀ ਮਾਰਚ 13, 1626 ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 282। ਮਾਨੂਰੀ ਦਾ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਦਾ ਰੇਖਾ ਚਿੱਤਰ 9 ਅਤੇ 10 ਪੰਨਾ 231 ਤੇ ਹੈ, ਉਸ ਦੀਆਂ ਤਿਜਾਰਤੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਲਈ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੇ ਅੰਕੜੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' 1, ਪੰਨਾ 74; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 135; ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 52 ਵਿੱਚ ਹੈ। 'ਆਗਰੇ ਅਕਾਊਂਟਸ' ਹੱਥ ਲਿਖਤ ਦੇ ਪੰਨੇ 120 ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 278, 291; ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਲੇਖਕ ਦੁਆਰਾ ਰਾਇਲ ਏਸ਼ੀਆਟਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਪਤ੍ਰਿੱਕਾ ਦੇ ਅਕਤੂਬਰ 1917 ਤੇ ਜੁਲਾਈ 1918 ਦੀਆਂ ਪੱਤਰਕਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਭਾਗ ਦੂਜਾ

ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ ਤਿਜਾਰਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਕ ਪੱਕਾ ਲੱਛਣ ਹੈ ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 208; ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 205, 206; ਇਕੱਠੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤੀ ਕਠਿਨਾਈ ਲਈ ਵੇਖੋ, ਉਹੀ ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 69, 142 ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਦਾ ਨਾਮ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਨੀ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਪੂਰੀ ਸੂਚੀ ਅਕਾਊ ਹੋਵੇਗੀ; ਪਾਠਕਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਲਈ ਰਾਹਨੁਮਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਸੂਚੀ ਸ਼ਾਇਦ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਵਿਹਾਰ ਸੰਘ ਜਾਂ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦਾ ਜਿਕਰ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਅਕਤੂਬਰ ਤੇ, 1641 ਅਤੇ ਜੂਨ 9, 1945 (ਸੂਰਤ) ਵਿੱਚ ਹੈ। 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 206, 257 ਵੀ ਵੇਖੋ। ਉਸਦੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸੰਬੰਧੀ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 212, ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 253; ਭਾਗ 8 ਪੰਨਾ 105 ਤੇ ਜਿਕਰ ਹੈ ਉਸਦਾ ਮੰਡੀ ਉਤੇ ਛਾ ਜਾਣਾ, ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 24, 218; ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 18, 108, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 5, ਭਾਗ 10, ਪੰਨੇ 16, 160; ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਉਸ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਲਈ ਦੇਖੋ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 31; ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 94, 108-110; ਉਸਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ੇ ਬਾਰੇ ਉਹੀ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 271, 300; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 193, 216, ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 97, 216 ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 5, 152, ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 119, 141 ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 360; ਉਸਦੇ ਧਨ ਬਾਰੇ ਦੇਖੋ 'ਥੈਵ ਨੋਟ' ਪੰਨਾ 46।

'ਮਲਾਇਆ' ਦਾ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਕਦਾਈ ਪਰ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਜ਼ਿਕਰ ਆਇਆ ਹੈ। ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਲਈ ਵੇਖੋ, 14 ਅਗਸਤ 1634 ਦਾ ਪਰਚਾ; ਵੇਖੋ, 27 ਨਵੰਬਰ 1640, 19 ਫਰਵਰੀ, 1641, 15 ਫਰਵਰੀ 1643; ਉਸਦੇ ਉੱਤਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀਆ ਰਾਜਸੀ ਕਾਰਵਾਈਆ ਲਈ। ਉਸਦੀ ਆਰਥਿਕ ਅਵਸਥਾ ਲਈ 1 ਜੂਨ 1644 ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਆਰਥਿਕ ਹਾਲਤ ਲਈ ਦੇਖੋ, 14 ਮਾਰਚ 1637, 27 ਨਵੰਬਰ 1640 ਦੇ ਪਰਚੇ। ਉਸ ਦੀ ਤਜਾਰਤੀ ਨੀਤੀ ਲਈ ਵੇਖੋ ਮਈ 6, ਅਗਸਤ 19, 1645 ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੇਖੋ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 102, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੁਰ-ਵਿਹਾਰ ਲਈ ਉਹੀ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 239, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 101; ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 171, ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 225; ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 209; ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 296, ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 21 ਅਤੇ ਟਰੈਕਵਰਨੀਆਂ, ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 29, ਵਪਾਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬੇੜੇ ਦੇ ਬੀਮੇ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 2 ਪੰਨਾ 101, ਭਾਗ 7 ਪੰਨਾ 92, 161; ਭਾਗ 8 ਪੰਨਾ 259 ਬਹੁਤਾਤ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੀ ਅਸਫ਼ਲਤਾ ਲਈ ਅਦਨ ਵਿੱਚ ਤੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 22 ਮਾਰਚ, 1636; ਮੋਚਾਂ ਤੇ ਬਸਰਾ ਵਿੱਚ ਤੇ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ 18 ਜੁਲਾਈ, 1644 (ਸੂਰਤ) ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 208; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 184; ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰਾਂ 20 ਮਈ ਅਤੇ 15 ਦਸੰਬਰ 1641; 10 ਮਾਰਚ 1642 ਦੇਖੋ।

ਭਾਗ 3

ਨੀਲ ਲਈ ਉਕਤੀਆਂ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਸੂਚੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਮੁੱਢਲੇ ਸਤਰ ਅਤੇ ਵਿੱਚ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 23, 28, 306, ਭਾਗ 11, 152, 214, 248, 1630 ਵਿੱਚ ਸੇਕੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 125; ਵਾਹੀ ਦੀ ਕਾਂਟੀ ਛਾਂਟੀ ਲਈ ਉਹ ਸਤਰ ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 325 ਮਿਲਾਵਟ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 273; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 163; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 31, 203, ਟਰੈਵਰਨੀਅਰ ਦਾ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਭਾਗ ਦੂਜਾ, ਪੰਨਾ 9 ਤੇ ਹੈ।

ਭਾਗ 4

ਸਿਲਵਰ ਜਾਂ ਪਾਰੇ ਦੀ ਮੰਗ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 325, 334; ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 121, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਵਪਾਰ ਲਈ, ਉਹੀ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 32 ਅਤੇ

ਦਰਬਾਰੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਲਈ 13 ਫਰਵਰੀ 1629 ਅਤੇ 22 ਅਕਤੂਬਰ 1630. ਤੱਕ ਦੀਆ ਕੀਮਤਾ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ. ਭਾਗ 1. ਪੰਨੇ 32, 235. 305. ਭਾਗ 2. ਪੰਨਾ 191, ਭਾਗ 3. ਪੰਨਾ 9; ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 296. 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 55, 327. ਭਾਗ 2. ਪੰਨਾ 158. 'ਫੈਕਟਰੀ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ (ਸੂਰਤ) ਜਿਲਦ 102. ਨੰ: 478 ਅਤੇ ਓਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੈਂਸ 1241. 1630 ਦੀ ਬਹੁਤਾਤ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੀਆ ਘੱਟ ਕੀਮਤਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4, ਪੰਨੇ 32. 89, 102, 180, 275; ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 82, 205 ਅਤੇ ਪੁਨਰ ਜਾਗਰਤੀ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 188, 282, ਭਾਗ 9. ਪੰਨੇ 121, 252, ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 199 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਮਈ 1, 1661;

ਸਿੱਕਾ : ਸਰਕਾਰੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 323 ਭਾਗ 3 ਪੰਨੇ 157, 196, ਭਾਗ 8 ਪੰਨਾ 210; ਪ੍ਰਤੀਰੂਪੀ ਜਾਂ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਉਹੀ ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 69, 218, ਭਾਗ 6, ਪੰਨੇ 204, 275, ਭਾਗ 9, ਪੰਨੇ 71, 104, ਉਕਤੀਆਂ ਲਈ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 33, 235. 238, 300; ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 193, 8. 9, ਭਾਗ 4 ਪੰਨੇ 296, 336 ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 107, ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 159; ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 323, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 334; ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 32, 129; ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 7; ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 98, 204. ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 7, 216, 282, ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 140 ਅਤੇ ਭਾਗ 10 ਪੰਨਾ 199 ਓਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੈਂਸ 1794, 1808 ਵੀ ਦੇਖੋ।

ਲੌਂਗ : ਮੁਗਲ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਆਈਨ (ਅਨੁਵਾਦ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 64 ਤੇ ਸੂਰਤ ਤੇ ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਉਕਤੀਆਂ 'ਓਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੈਂਸ, 609, 'ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ', ਅੰਤਿਕਾ 8, ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 25 ਤੇ ਹਨ। 1633 ਤੋਂ 1649 ਤੱਕ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 206, 257, 'ਓਰਿਜਨਲ ਕੌਰਸਪੌਂਡੈਂਸ' 1543 - ਏ, 1558 : ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰਾਂ 14 ਮਈ 1633, 26 ਦਸੰਬਰ 1641. 3 ਜੁਲਾਈ 1643 ਅਤੇ 9 ਜੂਨ 1645; ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਆਖਰੀ ਅਜ਼ਾਰਾਦਾਰੀ ਉਸੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿਚੋਂ 17, ਅਗਸਤ 1657, 1 ਮਈ 1661 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲੈਂਡ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 157 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਭਾਗ 1. ਪੰਨਾ 41, ਭਾਗ 2 ਪੰਨਾ 136, ਭਾਗ 6, ਪੰਨੇ 97, 186 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 27 ਮਾਰਚ 1631 25 ਨਵੰਬਰ 1632, 29 ਨਵੰਬਰ 1640, 23 ਦਸੰਬਰ 1641, 29 ਦਸੰਬਰ 1644; 14 ਮਈ 1645, 3 ਜੂਨ 1661

ਭਾਗ 5

ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਰਸਾਲੇ ਆਰ. ਏ. ਐਸ. ਅਕਤੂਬਰ 1917 ਅਤੇ ਜੁਲਾਈ 1918 ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸੂਰਤ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1. ਪੰਨਾ 31 141, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 63 ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 254; ਅਤੇ 'ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ' ਭਾਗ 3 ਵਿੱਚੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਲਈ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4, ਪੰਨੇ 95, 122, 165, 196, 209 ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 146, 149, 151. 177, ਛਾਂਟੀ ਦਾ ਹਾਲ ਉਸੇ

ਵਿੱਚ ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 121, 171 ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 245; ਭਾਗ 9, ਪੰਨੇ 14, 198, 216 ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਪੜਾਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਉਜਰਤਾਂ ਉਸੇ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 151 ਅਤੇ 'ਓਵਿੰਗਟਨ' ਪੰਨਾ 392; ਸਾਲ 1658-59 ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 10, ਪੰਨੇ 196, 306 ਅਤੇ ਅਨਾਜ ਦੀ ਆਵਾਜਾਂਈ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 196; ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 74, 106।

ਸੂਰਤ ਟਕਸਾਲ ਨੂੰ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 36, 218, ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 68, 216, ਭਾਗ 6, ਪੰਨੇ 84 ਆਈਨ (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 31 ਵੀ ਦੇਖੋ। ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਭੱਤਿਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਮੈਥਵੋਲਡ, 1001 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 261 ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 407 ਅਤੇ ਪੂਰਵ ਵਰਤੀ ਸਸਤੇਪਣ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 338, 'ਓਰਿਜਨਲ ਕੋਰਸਪੋਂਡੈਂਸ' 2188, ਪਰਚਾਜ਼ ਪੁਸਤਕ 2, ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 1720, 1737 ਅਤੇ ਮੈਥਵੋਲਡ, 1005 ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮੁੱਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿੱਚ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਤੋਂ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਅੰਦਰਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਹੈ।

ਭਾਗ 6 ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਉਤੇ ਟਿੱਪਣੀਆਂ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 3 ਪੰਨਾ 296, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 123, ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 121, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 7, ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 141 ਉਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹਨ। ਤਾਂਬੇ ਬਾਰੇ, ਅਵਸਥਾ ਵਧੇਰੇ ਹੱਦ ਤਕ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' 148 ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਮੁੱਢਲੀਆਂ ਤਬਾਦਲਾ ਉਕਤੀਆਂ 'ਪੈਲਸਾਰਟ' ਭਾਗ 2, 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 34, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 2 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 100, 114, 142-144 ਵਿਚੋਂ ਹਨ; 1636 ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਦੀਆਂ ਉਸੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 206 ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 249, ਅਤੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 26 ਜੂਨ 1661 ਵਿੱਚੋਂ ਹਨ। ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ 22 ਮਾਰਚ, 1636, 14 ਮਾਰਚ 1637, 20 ਫਰਵਰੀ ਅਤੇ 30 ਅਕਤੂਬਰ 1648, 12 ਅਪਰੈਲ 1661 ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਅੰਦਰਾਜ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 260, ਭਾਗ 5 ਪੰਨੇ 81, 101, 120 ਤੇ ਹਨ। ਸਾਲ 1661 ਦੇ ਸੰਕਟ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 306 ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਉਸੇ ਸਾਲ ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਦੇ ਕਈ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਖੱਪਤ

ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ

ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਜੋ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ, ਉਹ "ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ" ਨਾਂ ਦੀ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਤੀਜੇ ਤੇ ਚੌਥੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਗੱਲਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਮੇਰੇ ਲਈ ਵਕਤ ਜ਼ਾਇਆ ਕਰਨ ਦੇ ਤੁੱਲ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਬਾਰੇ ਲਿਖਤਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵੇਰਵਾ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਪਰੰਤੂ ਇਤਫ਼ਾਕ ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਇਸ ਦੇ ਵਿਹਾਰਕ ਕਾਰਜ ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਤਿਜਾਰਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਦੀ ਹਰ ਝਲਕ, ਮੇਰੀ ਪਹਿਲੀ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਮੁਤਾਬਿਕ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਮੂਹਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਫ਼ਰਜ਼ੀ ਵੱਖਰੀ ਮਨੌਤ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਭੂਮੀ ਜੋ ਕਿ ਕੌਮੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਇਕ ਅਤਿ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਵਸੀਲਾ ਸੀ, ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਲੋਂ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਖੇਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਾਹੀ ਬੀਜੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਕਿਸਾਨਾਂ ਕੋਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਮਾਂ ਸਰਮਾਏ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੈਦਾਵਾਰ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਹਿੱਸਾ ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਵਜੋਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਤਪਾਦਨ ਦੀਆਂ ਦੂਜੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਨੂੰ ਭਾਵੇਂ ਖਾਣਾਂ ਦੀ ਖੁਦਾਈ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਸ਼ਿਲਪਕਾਰੀ, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਣਗਿਣਤ ਨਿੱਕੀਆਂ ਸ਼ਾਖਾਵਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਵੀ ਪੈਸੇ ਦੀ ਤੰਗੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਹਾਵੀ ਸਨ। ਉਤਪਾਦਕ ਅਸੂਲਨ ਨਵੀਂ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਤਾਂ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਿ ਆਪਣੇ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਲੱਭ ਸਕਣ। ਅਸੀਂ ਐਵੇਂ ਹੀ ਅੱਜ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਉਤਪਾਦਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਾ ਖੁਰਾ ਖੋਜ ਲੱਭਣ ਦੇ ਨਿਸਫ਼ਲ ਯਤਨ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਇਸ ਕਾਲ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਪ੍ਰਸਥਿਤੀਆਂ ਲੋਕਾਂ ਅੰਦਰ ਰੀਝ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਰੁਝਾਨ ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗਾ, ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਨਸ਼ਟ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੀ ਇਸ ਦੇ ਆਰੰਭ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਨਾ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀਆਂ ਵਿਧੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਬਦੀਲੀ ਲੱਭਦੀ ਹੈ। ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਸਾਨੂੰ ਕੇਵਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਖ਼ਰੀਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਮੰਗ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਉਹ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ

ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਔਕੜਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਵਿਭਿੰਨ ਦਫ਼ਤਰੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਰੂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ।

ਜਿਥੋਂ ਤੀਕ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਤਿਜਾਰਤੀ ਲਾਭ ਵਾਲੇ ਉਤਪਾਦਨਾ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਤਬਦੀਲੀ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ ਤੰਬਾਕੂ ਦੀ ਆਮਦ[1]। ਅਸੀ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੁੱਕੇ ਪੱਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਵੀ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਵੀ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਵਸਤ ਬਣ ਚੁੱਕੇ ਸਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਭਾਰਤੀ ਖੱਪਤ ਬੜੀ ਅਲੌਕਿਕ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਈ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ 1617 ਵਿੱਚ ਹੁੱਕਾ ਪੀਣਾ ਵਰਜਿਤ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਤੇ ਜਿਹੋ ਜਿਹਾ ਵੀ ਇਸਦਾ ਅਸਰ ਪਿਆ ਉਸਦੇ ਫੁਰਮਾਨ ਨੂੰ ਇਹ ਤੱਥ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੰਬਾਕੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਪਹਿਲੋਂ ਹੀ ਹਰਮਨ ਪਿਆਰੀ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਮਾਨੂਕੀ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੀ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੋਇਆ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਿਰਫ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ 5000 ਰੁਪਏ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਤੰਬਾਕੂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ ਦਿੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਿਯਤ ਅੰਕੜੇ ਤੇ ਕਿੰਤੂ ਵੀ ਕਰੀਏ ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਣਹੋਣਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਉਸ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਤੰਬਾਕੂ ਪੀਣ ਦੀ ਆਦਤ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਅੱਗੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਅਨਿਆ ਕਾਰਨ ਟੈਕਸ ਮਨਸੂਖ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਮਨਸੂਖ਼ੀ ਕਾਰਨ ਗ਼ਰੀਬ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭ ਬਾਰੇ ਉਸ ਦੀ ਰਾਏ ਅਜਿਹੀ ਹੈ ਜੋ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਤੰਬਾਕੂ ਦੀ ਖੱਪਤ ਆਮ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਨਵੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤਿਜ਼ਾਰਤੀ ਫ਼ਸਲ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਹ ਕੇਵਲ ਨਿਵੇਕਲੀ ਹੀ ਸੀ।

ਜ਼ਰਾਇਤੀ ਉਤਪਾਦਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਤਜਾਰਤੀ ਮੰਗ ਵਧੀ ਨੀਲ ਤੇ ਕਪਾਹ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਸ਼ਮ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਬਹੁਤਾ ਰੇਸ਼ਮ ਜਿਸਦਾ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਉਹ ਪਾਲਤੂ ਰੇਸ਼ਮੀ ਕੀੜਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜੋ ਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੇ ਸਹਿਤੂਤ ਦੇ ਬਿਰਛਾਂ ਤੇ ਪਾਲੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਮੈਂ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਨੀਲ, ਸੂਤ ਤੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੀ ਯੂਰਪੀ ਖ਼ਰੀਦ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਹਿੱਸਾ ਖਰੀਦ ਕੇ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣਾ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਨਵੀ ਗੱਲ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਬੰਗਾਲੀ ਰੇਸ਼ਮ ਲਈ ਜਾਪਾਨੀ ਮੰਡੀ ਨਵੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਨਵੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ

1. 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਵਿੱਚ ਜਿਹੜੀਆਂ ਦੋ ਟਿੱਪਣੀਆਂ (ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 296 ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 70) ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਮੱਕੀ ਦਾ ਤਿਜ਼ਾਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਉਸ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 7 ਪੰਨਾ 66, ਵਿਚ ਸੋਧੀਆ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਆਲੂਆਂ ਦਾ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹੀ ਵਰਣਨ ਹੋਇਆ ਹੈ (ਜਨੀ ਮੈਕਵੇਲਡ, 995 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 2 ਪੰਨਾ 191 ਤੇ) ਪਰੰਤੂ ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀ ਲੱਭਿਆ ਜੋ ਥੋਕ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਦੱਸ ਸਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਬਦ 'ਟੂਬਰਜ਼', ਰਾਹੀਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਚੀਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣਾ ਅਰਥ ਬਦਲਿਆ ਹੈ। ਸ਼ਾਇਦ ਹਵਾਲੇ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪਹਿਰੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਕਰਕੰਦੀ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਹੈ।

ਸਨ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਤਪਾਦਨ ਤਸੱਲੀ ਬਖਸ਼ ਸੀ। ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਖੇਤੀ ਵਿਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਰਿਵਾਜ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਸਗੋਂ ਉਹ ਮੰਡੀ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਵੀ ਯਤਨ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਕਾਲ ਉਪਰੰਤ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ, ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਸੀ। ਇਹ ਥੁੜ ਅਸੀਂ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਪਿਛਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਨਾਜ ਦੀ ਵੱਡੀ ਕੀਮਤ ਕਰਕੇ ਪੈਦਾ ਹੋਈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੇ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਪੇਂਡੂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਫਸਲਾਂ ਦੀ ਬਜਾਈ ਵੱਲ ਮੋੜਿਆ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਰਹੀਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਪਾਹ ਦਾ ਬੀਜਣਾ ਬੰਦ ਰਿਹਾ। 1644 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਮੰਗ ਦੀ ਘਾਟ ਤੇ ਕੀਮਤ ਦੇ ਬਹੁਤ ਡਿੱਗਣ ਕਾਰਨ ਸਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਘੱਟ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ, ਮੰਗ ਦੇ ਲਿਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਕਿੰਨੀ ਹੀ ਨੁਕਸਦਾਰ ਜਾਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਮੰਦਗਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੈਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸੁਝਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਸੰਨ 1622 ਦੇ ਕਰੀਬ ਨੀਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਮੰਦੀ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕਰ ਲੈਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹੋਰਨਾਂ ਸੂਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰਮਾਏ ਦੀ ਥੁੜ ਨੇ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਖੱਟਣ ਦੇ ਮੌਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ 'ਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛੋਂ 1644 ਈ: ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਕ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਮੌਕਿਆਂ ਤੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਹੋਇਆ ਸੀ।

ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ, ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਸਤ ਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਅਚਾਨਕ ਹੋਏ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਉਤਪੰਨ ਹੋਈਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੋਰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲੇ ਦੇ ਵਿਰੋਧੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਉਲੇਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਸ ਡਰੋਂ ਵੀ ਉਤੇਜਿਤ ਹੋਏ ਸਨ ਕਿ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੱਚਮੁੱਚ ਸਾਲ 1618 ਵਿੱਚ ਵਾਪਰਿਆ। ਦਸ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਵਲੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਧਾਗਾ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਦਾ ਬਾਈਕਾਟ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਡਰ ਸੀ ਕਿ ਕੱਚਾ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਮਿਲੇਗਾ। ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਧਾਗੇ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ, ਕਰਕੇ ਇਹ ਖਤਰਾ ਸੁਭਾਵਿਕ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਵਸਤਾਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਚਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਮੁੜ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰੀਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਔਕੜਾਂ ਤੋਂ ਕੁਝ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਬਾਅਦ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਹੋ ਜਿਹੇ ਵਿਰੋਧੀ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਖਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਡੱਚ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਧਾਗਾ ਖਰੀਦ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਵਾਜਬ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਪਾਹ ਤੇ ਧਾਗੇ ਦੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਵਧੀ ਮੰਗ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਨੀਲ ਦੀ ਸੌਂਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੀ ਖਰੀਦ ਸੰਬੰਧੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਬਾਬਤ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ, ਪਰ ਇਸ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜੰਗ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੰਗ ਉਦੋਂ ਮੁਲਤਵੀ ਹੋ ਗਈ ਜਦੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸੰਜੀਦਗੀ ਨਾਲ ਖਰੀਦ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਲ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਸਭਨਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਸ਼ਾਇਦ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਿਥੋਂ ਤੀਕ ਰੇਸ਼ਮ ਦਾ ਸੰਬੰਧ

ਹੈ ਸੰਕਟ ਗ੍ਰਸਤ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਬਾਰੇ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਤਾ ਕਿ ਡੱਚ ਖਰੀਦਾਂ ਪ੍ਰਤੀ ਕੋਈ ਮੁੱਢਲੀ ਮੁਖਾਲਫ਼ਤ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਨਵਾਂ ਵਪਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਲੋਂ ਬਹੁਤੀ ਤਾਦਾਦ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਵਸਤਾਂ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨਕ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਚਿੰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਅਜਿਹੇ-ਵਿਰੋਧ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਯਕੀਨੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨਵੀਂ ਮੰਗ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਸਪਲਾਈ ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਇਹ ਸਿੱਟੇ ਪਹਿਲਾਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਉਤਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਠੀਕ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖਰੀਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨੀਲ, ਕਪਾਹ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਸੀ ਪੂਰੀ ਵਾਹ ਲਾਈ ਹੋਈ ਸੀ। ਦੂਸਰੇ ਪੱਖਾਂ ਤੋਂ ਮੈਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਖੇਤੀ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਉਲੇਖ-ਯੋਗ ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਕੋਈ ਚਿੰਨ ਨਹੀਂ ਲੱਭਿਆ। ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੱਛਣ, ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਥਾਂ ਵੰਡ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਬੜੀ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮਾਲੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਲੀਆਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੀ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਚਲਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਵਰਤਮਾਨ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਏਗਾ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ, ਜਿਥੇ ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਗਾਇਬ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋ ਗਈ ਘਾਟੇ ਵੱਲ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਉਤਪਾਦਕ ਪ੍ਰੇਰਨਾ ਸ਼ਕਤੀ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਮੂਲ ਸਾਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਫ਼ਸਲ ਨੂੰ ਹਰ ਸਾਲ ਮੰਡੀ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀਆਂ ਬਦਲਦੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਏ। ਅਸੀਂ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰੀ ਦਖ਼ਲ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਕਰਕੇ ਇਹ ਸਮੱਸਿਆ ਬੜੀ ਜਟਿਲ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੀਲ ਦੀ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਤੋਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਲਾਭ ਵਿਚੋਂ ਹਿੱਸਾ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਲੈ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਵੇਖਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਸ਼ਾਇਦ ਮੂਰਖਤਾ ਅਖਵਾਉਂਦੀ। ਹੁਣ ਤੱਕ ਜਿਹੜੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਸਹੀ ਸਲਾਮਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਕਿਸੇ ਗੱਲ ਦਾ ਕੁਝ ਪਤਾ ਨਹੀ ਲਗਦਾ।

ਜੋ ਕੁਝ ਹੁਣੇ ਖੇਤੀ ਬਾਬਤ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤਕ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਖਾਣਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਖਣਿਜ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਇਸ ਕਾਲ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਲੱਛਣ ਹੈ। ਸ਼ੋਰੇ ਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਣਾ। ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਬਹੁਤਾਤ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਮੁਲਾਜ਼ਮਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੋਣੀ ਹੈ ਪਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਦਾ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਸੋਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਇਕ ਸੀਮਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੀ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲੋਂਗ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੀਕ ਬਟਾਵੀਆਂ ਲਈ ਲੋਹੇ ਦੀ ਮੰਗ ਤੋਂ ਲਾਭ ਹਾਸਿਲ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਕਿਉਂਕਿ ਡੱਚ ਮਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਲੋਹੇ ਅਤੇ ਫੌਲਾਦ ਦਾ ਬਹੁਤ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਕਿ

ਇਹ ਗੱਲ ਕਿਥੋਂ ਤੀਕ ਇਕ ਨਵਾਂ ਮੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਵੱਸ਼ ਸਥਾਨਕ ਸੀ।[2] ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਕੁਝ ਤਾਂਬੇ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਦਾ ਲਗਭਗ ਫੈਲ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਗੱਲ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਮੰਡੀ ਦੀ ਚਾਲ ਤੋਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਾਲ ਸਾਡੀ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਬਾਰੇ ਸਮੁੱਚੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਵਸੀਲੇ ਮੁੱਕ ਜਾਂਦੇ ਹਨ।

ਸ਼ਿਲਪਕਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀ ਨਵੀਂ ਮੰਗ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਸਾਧਾਰਣ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਵਾਧੇ ਉਤਪਾਦਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਚਿੰਨ੍ਹ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਪ੍ਰਤੀ ਲਿਖਾ ਪੜ੍ਹੀ ਤੋਂ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਦੀ ਪੁਜ਼ੀਸ਼ਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਪੱਖੋਂ ਤਾਂ ਹਰ ਆਦਮੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਦੂਸਰੇ ਪੱਖੋਂ ਉਹ ਸਰਮਾਏਦਾਰ ਦੇ ਸ਼ਿਕੰਜੇ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਮਾਇਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੰਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਸ ਨੂੰ ਪਾਲਦਾ ਸੀ। ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਪੇਸ਼ਗੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਗੱਲ ਦਾ ਸਭ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾ ਸਥਾਪਤ ਹੋਇਆ ਦੇਖਿਆ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਖਾਤਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਤਰੀਕਾ ਅਪਨਾਉਣਾ ਪਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਥਾ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣਾ ਕੋਈ ਸੌਖੀ ਗੱਲ ਨਹੀ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਅਤਿ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਰਮਾਇਆ ਹਾਸਿਲ ਕਰਨ ਦਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਦੂਸਰਾ ਤਰੀਕਾ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਲਈ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸੀ। ਇਕ ਵਾਰੀ ਪੇਸ਼ਗੀ ਲੈਣ ਤੇ ਸਥਿਤੀ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਿਉਂ ਦੀ ਤਿਉਂ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਪਰ ਇਕ ਜੁਲਾਹੇ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਖੁੱਲ੍ਹ ਸੀ ਕਿ ਇਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਸ਼ਾਹ ਆਪ ਲੱਗੇ। ਉਸ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਵਧਣਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਇਹ ਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਦੋਨਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਏ ਠੇਕੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਦੀ ਬਿਹਤਰੀ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ। ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਾਰੇ ਵਿਭਿੰਨ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਥਿਤੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਜਿਥੇ ਖ਼ਰੀਦਾਰ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਨ ਜੁਲਾਹੇ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਵਿਵਹਾਰਕ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਨੇ ਡੱਚ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਯੂਰਪੀਨ ਮੰਡੀਆਂ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸਾਮਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਲਗਭਗ ਯੋਗ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਉਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਰਾਹੀਂ ਤਿਜਾਰਤੀ ਫਾਇਦਾ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਜੋ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਮਗਰੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ।

ਜੁਲਾਹੇ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸੁਤੰਤਰ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਤੇ

2. ਸੰਨ 1660 ਦੇ ਕਰੀਬ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਲੋਹੇ ਦੀ ਦਸਤਕਾਰੀ ਗੋਦਾਵਰੀ ਦੇ ਡੈਲਟਾ ਵਿੱਚ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰਿਆਸ਼ੀਲ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਲੋਂ ਲਿਆਂਦੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਨੇ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਤਕਨੀਕ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸੁਧਾਰ ਲਿਆਂਦੇ, ਪਰ ਇਹ ਕਹਾਣੀ ਪਿਛਲੇਰੇ ਕਾਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ।

ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਵਿਰ ਸੁੰਦਰ ਸਾਮਾਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਤੇ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਲੋਂ ਕੁਝ ਬੰਦਸ਼ਾਂ ਠੋਸੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ "ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਦੇ ਦਰੋਗੇ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਮਕਾਲੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨਹੀਂ ਲੱਭਾ, ਪਰ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੈਂ ਕਿਆਸ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਸ ਦਾ ਕੰਮ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਮਹਿਲਾਂ ਲਈ ਮਲਮਲ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਅਵੱਸ਼ਕਤਾ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਥਾਂ ਦੇਣੀ ਪੈਣੀ ਸੀ।

ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੀਆਂ ਦੂਸਰੀਆਂ ਸ੍ਰੇਣੀਆਂ ਬਾਰੇ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਘੱਟ ਹੈ ਪਰ ਕੱਪੜਾ ਬੁਣਨ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਸੰਬੰਧੀ ਜੋ ਬੰਦੋਬਸਤ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ ਉਹ ਆਮ ਜਿਹਾ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ ਪਟਨੇ ਦੇ ਗਵਾਂਢ ਵਿੱਚ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਪੇਸ਼ਗੀ ਰਕਮ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਬਿਆਨਾ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਧਨ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਨ ਦਾ ਵਣਜ ਸਥਾਨਕ ਸਰਮਾਏਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਮਾਇਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੁਦ-ਬਖੁਦ ਕਿਸੇ ਸੁਧਾਰ ਹੋ ਸਕਣ ਲਈ ਹਾਲਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਸੁਖਾਵੇਂ ਸਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਪ੍ਰਮਾਣਿ ਕੀਤੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ, ਡੱਚਾਂ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਾਪਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਸ਼ੋਰਾ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਭਾਂਡਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ : ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਨੀਲ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼, ਰੰਗਾਈ ਦੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਉਨਤੀ, ਰੱਸੀਆਂ ਵੱਟਣ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਾਦਿ ਕੁਝ ਮੱਦਾਂ ਲਗਭਗ ਸੂਚੀ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਸਥਿਰ ਦਸ਼ਾ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ[3]।

3. ਨੀਲ ਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਸੁਧਾਰਾਂ ਬਾਰੇ ਚੌਥੇ ਤੇ ਪੰਜਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਥਾਨਕ ਲਲਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਰਾਹੀਂ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਘਾਟੇ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਲਈ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ 1647 ਵਿੱਚ ਇਕ ਰੰਗਾਈ ਘਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 59, 127; ਬੌਵਰੇ ਪੰਨੇ 102, 105 ਤੇ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਡੱਚ ਰੱਸੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਆਪਣੀ ਕਲਾ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਕੁਝ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਸਿੱਖਦੇ ਸਨ ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਸ਼ੱਕ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਕਾਲ 'ਚ ਕੋਈ ਵੀ ਸੁਧਾਰ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪਹਿਲ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸੀ। ਰੇਸ਼ਮ ਦੇ ਅਟੇਰਨ ਤੇ ਵੇਲਣ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 296 (ਪਰ ਇਸਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ। ਆਗਰੇ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਸੁਝਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮਾਮੂਲੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦਰ 'ਆਈਨ' ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 225 'ਚ ਅੰਕਿਤ ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੀ ਬਦਲੇ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਆਮ ਸਾਧਾਰਨ ਮਜ਼ਦੂਰ ਨੂੰ ਦੋ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਦਾਮ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਡੱਚ 1637, ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਚਾਰ ਪੈਸੇ (ਦੋ ਦਾਮ) ਆਮ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਸੱਤ ਪੈਸੇ ਉੱਤਮ ਦਰਜੇ ਦੇ ਬੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਕਾਰੀਗਰ ਬੰਦਿਆਂ ਨੂੰ 6 ਤੇ 7 ਦਾਮ ਦੇਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਸੀ।

ਜਿਥੋਂ ਤੀਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦਾ ਸੁਆਲ ਹੈ ਥਾਂ-ਥਾਂ ਤੇ ਫਰਕ ਸੀ ਪਰ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਵੇਤਨ ਵਿੱਚ ਅਲੌਕਿਕ ਇਕਸਾਰਤਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਕਿ ਵਿਵਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਮੇ ਦੇ ਕਿੱਤੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਆਗਰੇ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆਂ ਪਿਲਸਾਰਟ ਨੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆ ਦੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੇ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਦਰਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ ਇਹੋ ਤੱਥ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਬਾਰੇ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਬਾਰੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿਚੋਂ ਇਸ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਹੋਂਦ ਤੋਂ ਅਸੀ ਕਾਮਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਨਤੀਜੇ ਕੱਢਣ ਵਿੱਚ ਠੀਕ ਹੋਵਾਂਗੇ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਉਹ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਇਲਾਕੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋਣ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਮ ਸਿੱਟੇ (3-ੳ) ਕੱਢਣ ਲਈ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੱਗਰੀ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਯੂਰਪੀਨ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਜ਼ਮਤ ਕਰਦੇ ਚਪੜਾਸੀਆਂ ਭਾਵ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਰਹਿਤ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਮਾਹਵਾਰੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਮਾਹਵਾਰੀ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਗਲਤੀ ਖਾ ਜਾਣ ਦੀ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਹੈ। ਪਿਲਸਾਰਟ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਮਹੀਨਾ ਅਕਸਰ ਚਾਲੀ ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਈ ਪੋਸਟਾਂ ਤੇ ਨੌਕਰੀ ਕਰਦੇ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਚਾਰ ਰੁਪਏ ਮਿਲਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਕਈ ਵਾਰ ਕੁਝ ਮਹੀਨਿਆਂ ਲਈ ਤਨਖਾਹ ਕਪੜੇ ਜਾਂ ਦੂਸਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਹ ਚਾਰ ਰੁਪਏ 'ਮਾਹਵਾਰੀ' ਦੀ ਦਰ ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਕਮਾਈ ਦੀ ਸੂਚਕ ਹੋਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਗਰਾ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਦੇ ਵੱਡੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮਿਆਰ ਕਾਇਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਸੰਦੇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਹੋਰਨਾਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਮਾਹਵਾਰੀ ਦਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਅਤਿ ਕਥਨੀ ਹੋਵੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ ਤਾਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਆਮ ਦਿੱਸਦੇ ਸਨ। ਇਕ ਡੱਚ ਬਿਰਤਾਂਤ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚਾਵਲ ਤੇ ਨਮਕ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਤੋਂ 1/3 ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਤੇ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕੋਈ ਨਾ ਮੁਮਕਿਨ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਸੇ ਉਦਾਹਰਣ ਦੀ ਕੁਝ ਗੈਰ-ਸਰਕਾਰੀ ਮਾਲਕ ਵੀ ਇਸੀ ਉਦਾਹਰਣ ਨੂੰ ਸਨਮੁਖ ਰੱਖਦੇ ਹੋਣ। ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਤੇ 1620 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ :

ਵੱਡੇ ਮਾਹਰ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਦਿਨ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਪੈਸੇ ਉਜਰਤ ਮਿਲਦੀ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਪੈਨੀ ਤੋਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਘਰੇਲੂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੌਕਰਾਂ ਨੂੰ ਮਹੀਨੇ ਦਾ ਇਕ ਰਿਆਲ ਮਿਲਦਾ ਸੀ ਜੋ ਦੋ ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਜੇ ਇਕ ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਦੋ ਸਿਲਿੰਗ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣੀਏ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨ ਲਈਏ ਕਿ ਨੌਕਰੀ ਲਗਾਤਾਰ ਚਾਲੂ ਸੀ ਤਾਂ ਮਾਹਰ ਕਾਮੇ ਨੂੰ 3-1/3 ਰੁਪਏ ਮਾਹਵਾਰੀ ਮਿਲਦੇ ਸਨ। ਘਰੇਲੂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਦੋ ਰੁਪਈਏ ਅਤੇ ਆਮ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਨੂੰ 1-1/9 ਰੁਪਏ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਮਿਲਦੇ ਸਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਲਈ ਦਰ ਪਿਛਲੇ ਚਾਲੀ ਸਾਲਾਂ ਤਕ ਨਹੀ ਸਨ ਬਦਲੇ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੀ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਦੇ ਦਰ

ਸਥਿਰ ਸਨ, ਭਾਵੇਂ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਹਵਾਲੇ ਨਹੀਂ ਲੱਭੇ। ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਲਈ ਵੀ ਮੈਂ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਅੰਕੜੇ ਲੱਭਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਿਹਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਲਈ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਕੇਵਲ ਚਪੜਾਸੀਆਂ ਦੀ ਉਜਰਤ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਹੈ ਜੋ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸੋ ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਉਜਰਤ ਦੇ ਵੱਧਣ ਦੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੀ ਮਾਹਵਾਰੀ ਉਜਰਤ ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਪਰਿਕਲਪਨਾ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ।[4]

ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦਾ ਵਡੇਰੇ ਭਾਗ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਮ ਕੰਮਾਂ ਤੇ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਰਕਮ ਖ਼ਰਚ ਕੀਤੀ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਕੰਮ ਆਮ ਲੋਕ ਭਲਾਈ ਦੇ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਡੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲੋਕ ਭਲਾਈ ਦੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਿਰਫ਼ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦਾ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਵਾਟਰ-ਵਰਕਸ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਕੀਤੀਆਂ ਨਹਿਰਾਂ ਹਨ। ਪਹਿਲਾਂ ਕੰਮ ਨਿਰੋਲ ਸਥਾਨਕ ਸੀ ਅਤੇ ਸਗੋਂ ਸੈਨਿਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਰਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਕਈ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਲਈ ਦੱਖਣ ਵਿਰੁੱਧ ਫ਼ੌਜੀ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦਾ ਅੱਡਾ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਪਾਣੀ ਸ਼ਾਇਦ ਜਨਤਾ ਦੀ ਥਾਵੇਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੈਨਿਕਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪੰਜਾਬ ਦੀਆਂ ਨਹਿਰਾਂ ਪੁੱਟਣਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਪ੍ਰੇਰਨਾ ਦਾ ਪਰਿਣਾਮ ਸੀ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਲੀ ਮਰਦਾਨ ਖਾਂ ਨੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਸਨੇ 1637 ਵਿੱਚ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਵਫ਼ਾਦਾਰੀ ਬਦਲ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਚਿਰ ਬਾਅਦ ਹੀ ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਗਵਰਨਰ ਨਿਯੁਕਤ ਹੋਇਆ ਸੀ।[5] 1639 ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਰਾਵੀ ਦਰਿਆ ਚੋਂ ਨਿਕਲਦੀ ਇਕ ਨਹਿਰ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਰੱਖੀ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਇਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੀ ਅਨੁਮਾਨਤ ਲਾਗਤ ਤੇ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਗਈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਜਮਨਾ ਤੋਂ ਦਿੱਲੀ ਜਾਂਦੀ ਨਹਿਰ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਉਸ ਦੀ ਦੇਖ ਭਾਲ ਹੇਠ ਹੋਈ। ਮੈਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਲੱਭੇ, ਪਰ ਯਕੀਨਨ ਇਹ ਧਨ ਰਾਸ਼ੀ ਪੱਖੋਂ ਪਹਿਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜੋ ਸਜਾਵਟੀ ਰੂਪ

---

4. ਸੂਚਨਾ ਦੀ ਇਕ ਹੋਰ ਮੱਦ ਨੋਟ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਸਾਲ 1636 ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਖੁਰਾਕ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਪੱਧਰ ਤੇ ਆ ਗਈਆਂ ਸੂਰਤ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਰੋਕੇ ਗਏ ਇਕ ਹਰਕਾਰੇ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਪੈਸੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਭੱਤਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਉਸ ਦੁਬਲੇ ਪਤਲੇ ਤੇ ਚਲਾਕ ਆਦਮੀ ਦੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਆਦਮੀ ਬਾਰੇ ਬਿਆਨਿਆ ਗਿਆ (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 294) ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਲੋੜੀਂਦੇ ਭੱਤੇ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਲਗਭਗ 1-1/2 ਰੁ: ਮਹੀਨਾ ਬੈਠਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਕ ਦਾਮ ਰੋਜ਼ ਦੇ ਭੱਤੇ ਜਾਂ ਰੁਪਈਏ ਦਾ 3/4 ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਤੀ ਮਹੀਨੇ ਨਾਲ, ਜੋ ਅਕਬਰ ਦੇ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਸੱਭ ਤੋਂ ਹੇਠਲੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ, ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦੋਨਾਂ ਰਕਮਾਂ ਨਾਲ ਸਾਧਾਰਣ ਦਰਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਅਨਾਜ ਦੀਆਂ ਬਰਾਬਰ ਮਿਕਦਾਰਾਂ ਖ਼ਰੀਦੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ।
5. ਅਲੀ ਮਰਦਾਨ ਖਾਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਇਕ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਕ਼ਹਿ ਕੇ ਪੁਕਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ 'ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਰ' ਵਧੇਰੇ ਢੁੱਕਵਾਂ ਪਦ ਹੈ। ਅਬਦੁਲ ਹਮੀਦ - ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ (ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ II ਪੰਨਾ 67) ਵਿੱਚ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਲੀ ਮਰਦਾਨ ਖਾਂ ਨੇ ਸ਼ਹਿਨਸ਼ਾਹ ਅੱਗੇ ਆਪਣੇ ਅਨੁਆਈਆਂ ਚੋਂ ਇਕ ਨਹਿਰਾਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਮਾਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਨਹਿਰ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਹੋ ਗਈ ਤਾਂ ਖਾਨ ਨੇ ਆਪਣੇ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ 'ਚੋ ਇਕ ਨੂੰ ਇਸ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸੌਂਪਿਆ। ਆਮ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਇੱਕ ਈਰਾਨੀ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਅਲੀ ਮਰਦਾਨ ਖਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ-ਪਿੱਛੇ ਭਾਰਤ ਆਇਆ ਸੀ।

ਦੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਤੇ ਖਰਚੇ ਗਏ ਪੈਸੇ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਲੰਮੀ ਹੈ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਲਾਹੌਰ ਤੇ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਪੈਸਾ ਖਰਚਿਆ ਪਰ ਬਹੁਤੀ ਅਲੌਕਿਕ ਉੱਨਤੀ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਈ। ਸਮਕਾਲੀ ਲੇਖਕ ਉਸ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਕੁ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਦੌਲਤਾਬਾਦ ਦੀ ਮਸੀਤ ਤੇ 10 ਲੱਖ, ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਮਹੱਲ ਤੇ 60 ਲੱਖ, ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਤਾਜ ਮਹੱਲ ਤੇ 917 ਲੱਖ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਹ ਗਲਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਉਹ ਲਾਹੌਰ ਨਹਿਰ ਦੇ ਜੋ ਉਸੇ ਸੋਮੇ ਤੋਂ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਅਨੁਮਾਨ ਤੁੱਲ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਦਾ ਤੁਰੰਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਆਮ ਤਿਜਾਰਤੀ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਟੱਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਉਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਗਰੇ ਦੇ ਗੱਡੇ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਚਲ ਰਹੇ ਕੰਮ ਤੇ ਜ਼ਬਰੀ ਲਾਏ ਗਏ ਅਤੇ ਇਕ ਮੌਕੇ ਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਕੁਝ ਮਹੀਨੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪਿਆ ਰਹਿਣ ਦਿੱਤਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ "ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਅਫਸਰਾਂ ਵਲੋਂ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਗੱਡੇ ਸ਼ਾਹੀ ਕੰਮ ਲਈ ਲਾਏ ਗਏ।" ਪਰੰਤੂ ਵੰਗਾਰ ਇਸ ਕਾਲ ਦੀ ਇਕ ਆਮ ਘਟਨਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਇਹ ਸਨ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾ ਇਮਾਰਤਾਂ ਤੇ ਲਾਏ ਗਏ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਤਨੀ ਉਜ਼ਰਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਕਿਹੋ ਜਿਹਾ ਵਰਤਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਬਾਬਤ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ।

ਇਮਾਰਤੀ ਉਦਯੋਗ ਸਰਕਾਰੀ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਤੀਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਮੁਲਕ ਦੇ ਮੁਹਾਂਦਰੇ ਤੋਂ ਹੀ ਦਿਸਦਾ ਹੈ। ਭਵਨ ਨਿਰਮਾਣ ਪੈਸੇ ਖ਼ਰਚਣ ਦਾ ਇਕ ਰਿਵਾਜ ਬਣ ਚੁੱਕਿਆ ਸੀ। ਫਰਾਂਸਿਸਕੋ ਪਿਲਸਾਰਟ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੱਖਾਂ ਤੇ ਜਿਹੜੇ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ ਕੁਝ ਦਿਲਚਸਪ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਗਰੇ ਦੇ ਇਤਮਾਦ - ਉਦ ਦੌਲਾ ਦੇ ਮਕਬਰੇ ਤੇ ਸੰਨ 1626 ਤੀਕ 3-1/2 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਲੱਗ ਚੁੱਕੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਹੋਣ ਲਈ 10 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਹੋਰ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਨ। ਉਹ ਮਹਾਰਾਣੀ ਨੂਰਜਹਾਂ ਦੀਆਂ ਬਣਾਈਆਂ ਅਣਗਿਣਤ ਸਰਾਵਾਂ ਤੇ ਮਹਿਲਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਪਿਛੇ ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਮਹਾਰਾਣੀ ਨੂਰਜਹਾਨ ਦੀ ਜੱਸ ਖੱਟਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕੁਲੀਨ ਵਰਗ ਵਿੱਚ ਦੌਲਤ ਦੀ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤਾ ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ :- "ਕੁਝ ਵੀ ਸਦੀਵੀ ਨਹੀਂ ਖ਼ਾਨਦਾਨੀ ਇਮਾਰਤਾਂ, ਬਗੀਚੇ ਗੁਬੰਦ ਜਾਂ ਮਹਿਲ ਸਦੀਵੀ ਨਹੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹਰ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਨੇੜੇ ਤੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬਰਬਾਦੀ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਵਿਰਲਾਪ ਅਤੇ ਹੈਰਾਨੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਇਮਾਰਤਾਂ ਉਤਨਾ ਚਿਰ ਹੀ ਕਾਇਮ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜੀਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵਸੀਲੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਨੇ ਅੱਖਾਂ ਮੀਟੀਆਂ, ਕੋਈ ਉਸ ਦੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦਾ ਖਿਆਲ ਨਹੀ ਕਰਦਾ। ਪਰੰਤੂ ਹਰ ਕੋਈ ਆਪਣੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਉੱਚੀਆਂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਭਵਨਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ ਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਹੁੰਦੀ ਰਹੇ ਤਾਂ ਇਕ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਹਰ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਗਿਰਦ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਹਰ ਪਿੰਡ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਯਾਦਗਾਰਾਂ ਨਾਲ ਢੱਕੀ ਜਾਵੇਗੀ, ਦਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਡਿੱਗੀਆਂ ਢੱਠੀਆਂ ਥੰਮਾਂ ਨਾਲ ਭਰੀਆਂ ਪਈਆਂ ਸਨ।

ਇਸ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਬਣੀਆਂ ਕੁਝ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦੇ ਕਲਾਤਮਕ ਮੁੱਲ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੰਕਾ

ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਉਤਪਾਦਨ ਸਾਵੇਂ ਖ਼ੱਪਤ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹ ਦਾ ਹੇਠਲੇ ਭਾਗ ਵਿਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਹੈ।

2. ਖ਼ੱਪਤ

ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰ ਚੁੱਕਾ ਹਾਂ ਮੈਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਅਪੜਿਆ ਸਾਂ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਿਆਂ ਹੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਰਗ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਜੋ ਅਤਿ ਅਮੀਰ ਤੇ ਫਜ਼ੂਲ ਖਰਚ ਕਰਨ ਦਾ ਮਾਹਰ ਸੀ ਤੇ ਇਕ ਛੋਟਾ ਤੇ ਘੱਟ ਖਰਚ ਵਾਲਾ ਮੱਧ ਵਰਗ ਵੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਕ ਬਹੁ-ਸੰਖਿਅਕ ਨੀਵਾਂ ਵਰਗ ਸੀ ਜੋ ਆਮ ਕਰਕੇ ਹੁਣ ਵਾਂਗ ਹੀ ਗਰੀਬੀ ਵਾਲਾ ਜੀਵਨ ਜੀਅ ਰਿਹਾ ਸੀ ਪਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭੈੜੀ ਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਸ ਪਰਿਣਾਮ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਮੈਂ ਉਸ ਗਵਾਹੀ ਨਾਲ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੈਂ ਹੁਣ ਤੱਕ ਪਰਖਿਆ ਹੈ। ਜੋ ਕੁਝ ਪਹਿਲਾਂ ਛਪ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁੜ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਬੇਫਾਇਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿਚੋਂ ਉਨੇ ਕੁ ਨੂੰ ਹੀ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ ਜਿਤਨਾ ਕੁ ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਗਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਇਸ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਬਣਾਂਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕੱਢੇ ਪਰਿਣਾਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਲੱਭਿਆ। ਮੈਂ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਬਾਰੇ ਹੀ ਬਹੁਤਾ ਕੁਝ ਲੱਭਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ਼ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਨੂੰ ਜਿਹੜਾ ਵੀ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੜ੍ਹੇਗਾ ਸਪੱਸਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੇਗਾ।

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਿਸਥਾਰਮਈ ਬਿਰਤਾਂਤ ਉਹ ਹੈ ਜੋ ਆਗਰੇ ਦੀ ਡੱਚ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਮੁਖੀ ਫਰਾਂਸਿਸਕੋ ਪਿਲਸਾਰਟ ਨੇ ਮੁਲਕ ਦੇ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਸੱਤ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ 1626 ਵਿੱਚ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਜੋ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਵਾਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ ਸਖਤ ਭਾਵ ਵਿਅੰਜਨਾ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜਦੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਅਲੱਗ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਸਨਸਨੀਖੇਜ਼ ਲੇਖਕ ਦੇ ਯਤਨ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਜੇਕਰ ਉਸ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਨੂੰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਇਕ ਠੰਢੇ ਦਿਮਾਗ ਵਾਲਾ ਯੋਗ ਵਪਾਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਗੱਲ ਬਾਤ ਦੇ ਲਹਿਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨੇਕ ਨੀਅਤ ਆਦਮੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਵਿੱਚ ਡੂੰਘੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਸੀ। ਉਹ ਆਪਣੇ ਗੇਗਿਰਦੇ ਪਸਰੀ ਗ਼ਰੀਬੀ ਤੇ ਜਬਰ ਨੂੰ ਦੇਖਕੇ ਬੜਾ ਗਹਿਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਉਸ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚਲੀ ਪ੍ਰਬਲਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਗਰੀਬੜੇ ਗੁਆਂਢੀਆਂ ਵਾਸਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਡੂੰਘੀਆਂ ਹਮਦਰਦੀਆਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁਗ਼ਲ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਸ਼ਾਸਨ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ :-

ਅਮੀਰ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਆਪਣੇ ਬਹੁਤੇ ਫਾਲਤੂ ਧਨ ਤੇ ਅਸੀਮ ਤਾਕਤ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਸਾਧਾਰਣ ਆਦਮੀ ਦੀ ਆਪਣੀ ਪੂਰਨ ਪ੍ਰਾਧੀਨਤਾ ਤੇ ਗਰੀਬੀ ਕਰਕੇ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦਾ ਤੌਰ ਤਰੀਕਾ ਇਤਨਾ ਕਸ਼ਟ ਭਰਪੂਰ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਿਆਨ ਨਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਥੇ ਨਿਰਾਪੁਰਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਔਕੜਾਂ ਦਾ ਹੀ

ਪਸਾਰ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ ਲੋਕ ਧੀਰਜ ਨਾਲ ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਜਰ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਥੇ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵੀ ਚੰਗੇਰੇ ਜੀਵਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਵਸੀਲਾ ਲੱਭਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਉਚਾ ਚੜ੍ਹ ਸਕੇ ਪਰ ਉਹ ਵਸੀਲਾ ਲੱਭਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੈ। ਇਕ ਕਿਰਤੀ ਦਾ ਪੁੱਤਰ ਆਪਣੇ ਬਾਪ ਦੇ ਕਿੱਤੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿੱਤੇ ਨੂੰ ਅਪਣਾ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਦੂਸਰੀ ਜਾਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਆਹ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਨਾ ਮਾਤਰ ਸੁਤੰਤਰ ਹਨ ਪਰੰਤੂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦਰਜਾ ਸਵੈਇੱਛਤ ਗੁਲਾਮੀ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਉਹ ਹਨ : ਕਿਰਤੀ, ਚਪੜਾਸੀ, ਜਾਂ ਸੇਵਾਦਾਰ ਅਤੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰ। ਕਿਰਤੀ ਲਈ ਦੋ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਹਨ : ਇਕ ਘੱਟ ਉਜਰਤ, ਦੂਜੇ ਜਬਰ। ਸਾਰੇ ਧੰਦਿਆ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿ ਅਣਗਿਣਤ ਹਨ ਕਿਰਤੀ ਨੂੰ (ਇਕ ਕੰਮ ਲਈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਇਕ ਆਦਮੀ ਕਰੇਗਾ ਇਥੇ ਉਹ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚਾਰ ਆਦਮੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿਚੋਂ ਲੰਘੇਗਾ) ਸਵੇਰ ਤੋਂ ਰਾਤ ਤੀਕ ਕੰਮ ਕਰਕੇ ਸਿਰਫ਼ ਪੰਜ ਜਾਂ ਛੇ ਟਕੇ ਜੋ ਕਿ ਚਾਰ ਜਾਂ ਪੰਜ ਸਟਾਈਵਰਜ਼ (ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਛੋਟੇ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਸਿੱਕੇ) ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹਨ ਕਮਾ ਸਕੇਗਾ[6]। ਦੂਸਰੀ ਬਿਪਤਾ ਸੂਬੇਦਾਰ, ਕੁਲੀਨਵਰਗ, ਦੀਵਾਨ, ਕੋਤਵਾਲ, ਬਖ਼ਸ਼ੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸ਼ਾਹੀ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਦਾ ਜ਼ਬਰ ਹੈ। ਜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕਿਰਤੀ ਚਾਹੀਦਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਆਦਮੀ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਹ ਆਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਹੀ ਸਗੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਘਰ ਵਿਚੋਂ ਜਾਂ ਗਲੀ ਵਿਚੋਂ ਹੀ ਕਾਬੂ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਜੇ ਉਹ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਹੌਸਲਾ ਕਰਦਾ ਤਾਂ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁੱਟਿਆ ਜਾਂਦਾ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮ ਨੂੰ ਉਸ ਨੂੰ ਅੱਧੀ ਉਜ਼ਰਤ ਮਿਲਦੀ ਅਤੇ ਕਈ ਵਾਰੀ ਉਹ ਵੀ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਖੁਰਾਕ ਬਾਰੇ ਸੌਖਿਆਂ ਹੀ ਸਿੱਟੇ ਕੱਢੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਾਸ ਦੇ ਸਵਾਦ ਦਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਪਤਾ ਹੋਵੇ। ਆਪਣੀ ਇਕੋ ਹੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਖੁਰਾਕ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਨਹੀਂ। ਸਿਰਫ਼ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਚਾਵਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੋਠ ਮਿਲਾਕੇ ਪਾਣੀ ਨਾਲ ਹਲਕੀ ਜਿਹੀ ਅੱਗ ਤੇ ਪਕਾਈ ਹੋਈ ਖਿੱਚੜੀ[7] ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਮੱਖਣ ਨਾਲ ਗਰਮ ਗਰਮ ਖਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦਿਨ ਵੇਲੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਭੁੱਜੀ ਹੋਈ ਦਾਲ ਜਾਂ ਦਾਣੇ ਚਬਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਉਹ ਕਹਿੰਦੇ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੁੱਖੇ ਭਾਣੇ ਸੁੱਕੜੇ ਪੇਟਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘਰ ਗਾਰੇ ਮਿੱਟੀ ਤੇ ਘਾਹ ਫੂਸ ਦੀਆਂ ਛੱਤਾਂ ਨਾਲ ਬਣੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਫਰਨੀਚਰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਜਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੀ ਨਹੀਂ। ਖਾਣਾ ਪਕਾਉਣ ਲਈ ਤੇ ਪਾਣੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕੁਝ ਮਿੱਟੀ ਦੇ ਭਾਂਡੇ ਤੇ ਤੌੜੀਆਂ ਅਤੇ ਸੌਣ ਲਈ ਦੋ ਬਿਸਤਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਥੇ ਪਤੀ ਤੇ ਪਤਨੀ ਇੱਕਠੇ ਨਹੀ ਸੌਂਦੇ। ਬਿਸਤਰਿਆਂ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਵੀ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਹੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ,

---

6. ਟਕਾ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੈ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਆਪਣੇ 24 ਸਟਾਈਵਰਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲਿਆ ਇਸ ਲਈ ਟਕਾ ਇਥੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਦਾਮ ਨੂੰ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਤੀਹ ਦੇ ਕਰੀਬ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ।

7. ਸ਼ਬਦ 'ਖਿੱਚੜੀ' ਆਪਣੇ ਮੌਲਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਹੈ। ਮੋਠ ਹਰੀ ਦਾਲ ਦਾ ਰੂਪਾਂਤਰ ਹੈ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਕਥਨ ਮੋਠ ਦੇ ਨਾਮ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਜੋਂ 'ਆਗਰੇ ਅਕਾਊਂਟਸ' ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਲ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਨਾਸਪਤੀ ਵਿਗਿਆਨੀ 'ਫੈਸੀਔਲੀਅਸ ਅਕੋਟੀਫੋਲੀਆਸ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣਦੇ ਹਨ।

ਸਿਰਫ ਇਕ ਦੋ ਚਾਦਰਾਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਹੇਠ ਵਿਛਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਉਪਰ ਲੈਣ ਦੇ ਕੰਮ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਗਰਮੀ ਦੇ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਕੰਮ ਸਾਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਪਰੰਤੂ ਸਖਤ ਠੰਡੀਆਂ ਰਾਤਾਂ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਕਸ਼ਟ ਭਰਪੂਰ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਗੋਹੇ ਦੀ ਅੱਗ ਨਾਲ ਨਿੱਘਾ ਰੱਖਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਬੂਹੇ ਦੇ ਬਾਹਰਵਾਰ ਬਾਲਿਆਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਗੀਠੀਆਂ ਜਾਂ ਚਿਮਨੀਆਂ ਨਹੀ ਸਨ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਧੂਣੀਆਂ ਦਾ ਧੂੰਆਂ ਸਾਰੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਇਤਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੱਖਾਂ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਗਲਾ ਘੁੱਟਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਮੁਲਕ ਵਿੱਚ ਚਪੜਾਸੀ ਜਾਂ ਸੇਵਾਦਾਰ ਬਹੁਤ ਹੀ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਹਨ।[8] ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੁਸਤੀ ਮਾਰੀ ਅਤੇ ਢਿੱਲੀ ਸੇਵਾ ਕਰਕੇ ਮੁਗਲ ਬਹੁਤ ਬੜੀਆਂ ਕਟੌਤੀਆਂ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਜਰਤ ਦੇਂਦੇ ਹਨ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵੱਡੇ ਚੌਧਰੀ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਚਾਲੀ ਦਿਨ ਗਿਣਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜਾਂ ਚਾਰ ਰੁਪਈਏ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਅਕਸਰ ਕਈ ਮਹੀਨੇ ਬਕਾਇਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਪਿਛੋਂ ਪੁਰਾਣੇ ਜਾਂ ਪਹਿਨੇ ਹੋਏ ਕੱਪੜਿਆਂ ਜਾਂ ਦੂਸਰੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਈਮਾਨਦਾਰੀ ਨਾਲ ਖਿਦਮਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਜੋ ਕੁਝ ਚੁਰਾ ਸਕਦੇ ਚੁਰਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਕੇਵਲ ਇਕ ਪੈਸੇ ਦੀ ਖੁਰਾਕ ਮੁੱਲ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਵੀ ਉਹ ਆਪਣਾ ਹਿੱਸਾ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਤਨੀ ਘੱਟ ਉਜਰਤ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣਾ ਤੇ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦਾ ਪੇਟ ਪਾਲਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਤੇ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਤੇ ਜੀਵਨ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦਾ ਗਰੀਬੀ ਪ੍ਰਤੀ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਥੋੜ੍ਹਾ ਫਰਕ ਹੈ।[9]

ਦੁਕਾਨਦਾਰ ਭਾਵੇਂ ਮਿਰਚ, ਮਸਾਲੇ, ਦਵਾਈਆਂ, ਫਲ, ਕੱਪੜੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰੇ ਉਹ ਕਿਰਤੀ ਨਾਲੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਸੁਖੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਚੰਗੀ ਖਾਂਦੇ ਪੀਂਦੇ ਹਨ। ਐਪਰ ਉਹ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਨਹੀ ਹੋਣ ਦਿੰਦੇ ਨਹੀ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧੋਖਾ ਦੇਣ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਵਿੱਚ ਮੁਲਜ਼ਮ ਕਰਾਰ ਦੇ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਰੀ ਜਾਇਦਾਦ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਰਕ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸ਼ਹਿਦ ਦੀਆਂ ਮੱਖੀਆਂ ਵਾਂਗ ਸੂਹੀਆਂ ਦੇ ਝੁੰਡ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਦੇ ਆਲੇ ਦੁਆਲੇ ਮੰਡਰਾਉਂਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ ਤੇ ਉਹ ਦੁਸ਼ਮਣ ਤੇ ਦੋਸਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ। ਕ੍ਰਿਪਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜਦੋਂ ਲੋੜ ਪਵੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਝੂਠੀ ਗਵਾਹੀ ਵੀ ਦੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਉਪਰੰਤ ਉਹ ਇਤਨੇ ਤੰਗ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਹਨ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੁਲੀਨ ਵਰਗ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਦੁਕਾਨਦਾਰ

---

8. ਛੱਡੇ ਹੋਏ ਪੈਰੇ ਵਿੱਚ ਜੁਦੇ-ਜੁਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਦੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇਕ ਲੰਮਾ ਬਿਆਨ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਦੂਜੇ ਤੋਂ ਭਿੰਨ ਹਨ। ਪਿਲਸਾਰਟ ਪੁਰਤਗਾਲੀ ਜਹਾਜ਼ ਉਤੇ ਜੀਵਨ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਜੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਅਗਲਾ ਥੰਮ ਜਹਾਜ਼ ਉਤੇ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਡਿੱਗ ਪਵੇ ਤਾਂ ਵੱਡਾ ਮਲਾਹ ਵੀ ਅੱਗੇ ਵੱਧਣ ਦੀ ਖੇਚਲ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਥੰਮ ਨੂੰ ਡਿਗਣੋਂ ਬਚਾ ਹੀ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ।" ਪੁਰਤਗਾਲੀਆਂ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਵਤੀਰਾ ਮਖੌਲਾਂ ਲਈ ਆਮ ਵਿਸ਼ਾ ਸੀ।
9. ਸਾਬਦਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਅਮੀਰ ਗਰੀਬੀ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਇਕ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਕਥਨ ਸੀ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਤੇ ਵੇਚ ਦੇਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਦਨਸੀਬਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦਾ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਖਾਕਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਗਿਆਪਾਲਣ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਮਿੱਟੀ ਵਿੱਚ ਪਲਦੇ ਕੀੜਿਆਂ ਜਾਂ ਛੋਟੀਆਂ ਮੱਛੀਆਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਕਿਤਨੇ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਛਪਾਉਣ ਪਰੰਤੂ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਵੱਡਿਆਂ ਵਿਕਰਾਲ ਜੀਵਾਂ ਦੀ ਜਾੜ੍ਹ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ। ਹੁਣ ਸਾਨੂੰ ਅਮੀਰਾਂ ਤੇ ਵੱਡੇ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਜੀਵਨ ਜਾਚ ਬਾਬਤ ਵੀ ਕੁਝ ਲਿਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਲਹਿਜ਼ੇ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਬਦਲਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਕਲਮ ਨੇ ਦੁਖਾਵੇਂ ਤੇ ਆਹਾਂ ਦੇ ਸੋਗਮਈ ਜਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੱਜੀ ਗਰੀਬੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਗਰੀਬੀ, ਪਿਆਰ, ਦੋਸਤੀ ਤੇ ਖੁਸ਼ੀ ਦੀ ਦੁਸ਼ਮਣ ਹੈ। ਇਹ ਕਲਮ ਨਿੱਛ ਦੇ ਅੱਥਰੂਆਂ ਦੇ ਤਰੇਲ ਤੁਪਕਿਆਂ ਅਤੇ ਇਕੱਲਤਾ ਦੀ ਸਾਖੀ ਹੈ। ਉਸੇ ਕਲਮ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਭਾਂਤ ਆਪਣੀ ਸ਼ੈਲੀ ਬਦਲਣੀ ਹੋਵੇਗੀ ਤੇ ਦੱਸਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਥੋਂ ਦੀ ਸਾਰੀ ਦੌਲਤ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਵਾਬਾਂ ਦੇ ਮਹਿਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਵਾਸ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਦੌਲਤ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਚਮਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਧਾਰੀ ਲਈ ਗਈ ਹੈ ਤੇ ਗ਼ਰੀਬਾਂ ਦੇ ਮੁੜ੍ਹਕੇ ਵਿਚੋਂ ਨਿਚੋੜੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਪੌਣ ਵਾਂਗ ਅਸਥਿਰ, ਪੱਕੀ ਨੀਂਹ ਤੇ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਸ਼ੀਸ਼ੇ ਦੇ ਥੰਮਾਂ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਦੁਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਨਜ਼ਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਮਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਮਾਮੂਲੀ ਜਿਹੀ ਹਨੇਰੀ ਦੇ ਦਬਾਅ ਨਾਲ ਹੀ ਢਹਿ ਢੇਰੀ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਹਨ।

ਫਿਰ ਪਿਲਸਾਰਟ ਵੱਡੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਅਯਾਸ਼ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੋਜ਼ੀਸਨ ਦੀ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤਾ ਨੂੰ ਛੂੰਹਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿ ਕੁਝ ਅਪਵਾਦ ਮਿਲਣਗੇ ਆਪਣਾ ਬਿਆਨ ਸਮਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਵੱਡੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਰਸੀ ਵੀ ਸਨ ਤੇ ਅਮੀਰ ਵੀ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਬਜ਼ਿਦ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਜੋ ਕੁਝ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਉਹ ਬਹੁਗਿਣਤੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਹੈ। ਪਿੰਡ ਵਿਚਲੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦਾ ਉਸਨੇ ਜੋ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਉਹ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵੇਰਵੇ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਇਕ ਪਹਿਰੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ, "ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਇਤਨਾ ਨਿਚੋੜਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਆਪਣੇ ਖਾਣ ਲਈ ਸੁੱਕੀ ਰੋਟੀ ਵੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੀ ਛੱਡੀ ਗਈ ਹੈ।" ਇਕ ਹੋਰ ਜਗ੍ਹਾਂ ਅਸੀ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, "ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸਾਨ ਇਤਨੇ ਜ਼ੁਲਮ ਤੇ ਬੇਰਹਿਮੀ ਨਾਲ ਨਾ ਦਬਾਏ ਜਾਂਦੇ ਤਾਂ ਭੋਇੰ ਨੇ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਅਤੇ ਅਲੌਕਿਕ ਉਪਜ ਦੇਣੀ ਸੀ।" ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸ਼ਹਿਰੀ ਆਦਮੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਪਿੰਡ ਬਾਬਤ ਸੰਕੇਤ ਕੇਵਲ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਹਨ।[10]

ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਹੋਰ ਤਿਜਾਰਤੀ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

---

10. ਇਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਸ਼ਬਦਿਕ ਤੁਲਨਾ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਿਲਸਾਰਟ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਵਜੋਂ ਉਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਪੈਰੇ ਉਸ ਸਮੱਗਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ਜਿਸ ਉਤੇ ਜੇ. ਡੀ. ਲੈਣ ਨੇ ਆਪਣੇ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵਾਲੇ ਬਿਆਨ ਆਧਾਰਤ ਕੀਤੇ (ਡੀ ਇੰਸਪੀਰੀਉ ਮੈਗਨੀ ਮੋਗਲਿਜ਼ ਪੰਨਾ 116)। ਡੀ. ਲੈਣ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ 'ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ' ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਉਹ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਹਵਾਲੇ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਸ ਬਾਬਤ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਉਹ ਡੱਚ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਲਏ ਹੋਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਡੀ ਲੈਣ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨੂੰ ਇਥੇ ਮੁੜ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਇਹ ਉਸਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਦਾ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਸੰਖੇਪ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਕਾਲੀ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਅਨੁਵਾਦਕ ਪਿਲਸਾਰਟ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੈਰਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਵਾਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤਾ ਸਫਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜੋ ਅਨੁਵਾਦ ਮੈਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਮੈਨੂੰ ਉਮੀਦ ਹੈ ਜਿਤਨਾ ਕੁ ਸੰਭਵ ਸੀ ਉਤਨਾ ਕੁ ਮੂਲ ਅਰਥ ਹੈ।

ਵੱਖਰਾ ਸਿਲਸਿਲਾ ਅਖਤਿਆਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਪਰੰਤੂ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਕੀਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਥਨ ਪਿਲਸਾਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਈਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਸਮਰੂਪ ਹੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਿਸ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦਾ ਵਰਨਣ ਕੀਤਾ ਹੈ ਉਹ ਬਹੁਤ ਗਰੀਬ ਲੋਕ ਜੋ ਕਿ ਬਹੁਤ ਦੁਖਿਤ ਜੀਵਨ ਬਤੀਤ ਕਰਦੇ ਸਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਮਾਲੀਏ ਉਤੇ ਆਪਣੀ ਅਸਚਰਜਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਮੁਲਕ ਨੂੰ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਰਾਹੀਂ ਵੀਰਾਨ ਹੋਇਆ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ ਇਤਨੀ ਗਰੀਬ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਉਧਾਰ ਉਤੇ ਵਰਤੋਂ ਵਿਹਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਮਸਾਂ ਹੀ ਜੀਵਨ ਨਿਰਬਾਹ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਧਾਗਾ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪੇਸ਼ਗੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਅਨੁਭਵ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਕਿਸਾਨ ਮਸਾਂ ਹੀ ਆਪਣੀ ਮਿਹਨਤ ਦਾ ਮੁੱਲ ਕਮਾਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਤੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਥੋੜੀ ਭਿੰਨਤਾ ਰੱਖਦੇ ਸਨ। ਵੱਡਿਆਂ ਦੀ ਅਯਾਸ਼ੀ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਕਹਾਣੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਨੂੰ ਭੂਮੀ ਦਾ ਸਾਰਾ ਲਾਭ ਸਮਰਪਣ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਸੱਤਾਧਾਰੀ ਪੂਰੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨ ਲੱਭ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮੈਥਵੋਲਡ ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਸੋਕੇ ਬਾਅਦ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਿਆਂ ਇੰਜ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, "ਪਿੰਡ ਭਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਇਸ ਨਾਲ ਹੀ ਖੁਸ਼ਹਾਲ ਹਨ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਜਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਦੇ ਬੇਹੱਦ ਜ਼ੁਲਮ ਅਤੇ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਉਜਾੜੇ ਤੋਂ ਗ਼ਰੀਬ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਰਾ ਨਿਜਾਤ ਮਿਲੇ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਬਰ ਤੋਂ ਇਕ ਵਰ੍ਹੇ ਦੀ ਵਿਹਲ ਦੇ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰ ਉਚੇ ਚੁੱਕਣ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਪਸ਼ੂ ਰੱਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਣਗੇ ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤਾ ਨੂੰ ਜੋ ਧਰਤੀ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਸ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਸਿੰਧ ਬਾਬਤ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੀ ਕਿ, "ਲੋਕ ਇਸ ਹੱਦ ਤੀਕ ਦਬਾਏ ਹੋਏ ਅਤੇ ਇਤਨੇ ਦੁਖੀ ਹੋਏ ਹੋਏ ਸਨ ਕਿ ਭੋਇੰ ਦੇ ਯੋਗ ਤੇ ਉਪਜਾਊ ਹੁੰਦਿਆਂ ਸੁੰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਬੜੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਅੱਛੇ ਨੀਲ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਹੋ ਸਕਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਾ ਹੀ ਰੀਝ ਸੀ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਵਾਹੁਣ, ਖਾਦ ਪਾਉਣ ਤੇ ਬੀਜਣ ਦੇ ਵਸੀਲੇ ਸਨ।"

ਬਰਨੀਅਰ ਤੇ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਵਲੋਂ ਸਿੱਧੀ ਵਾਕਫ਼ੀਅਤ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਉਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਸਾਫ਼ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਸਥਿਤੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅਖ਼ੀਰਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਤੀਕ ਬਣੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਬਰਨੀਅਰ ਨੇ 1656 ਤੋਂ 1658 ਤੀਕ ਦੇ ਵਰ੍ਹੇ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਗੁਜ਼ਾਰੇ, ਕੋਲਬਰਟ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਆਪਣੇ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਦਾ ਬੜਾ ਦੁੱਖ ਭਰਿਆ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

'ਚੰਗੀ ਭੋਇੰ ਦਾ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਰਕੇ ਅਣ-ਵਾਹਿਆ ਪਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤੇ ਜ਼ਿਲਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਵਲੋਂ ਹੁੰਦੇ ਦੁਰਵਿਹਾਰ ਨੂੰ ਭੋਗਣ ਦੇ ਪਰਿਣਾਮ ਵਜੋਂ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਇਹ ਗ਼ਰੀਬ ਲੋਕ ਜਦੋਂ ਆਪਣੇ ਹਾਬੜੇ ਹੋਏ ਮਾਲਕਾਂ

ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਸਮਰਥ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਨਾ ਕੇਵਲ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਨਿਰਬਾਹ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਗੋਂ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਹ ਆਪਣੇ ਬੱਚਿਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਗੁਲਾਮ ਬਣਾਕੇ ਚੁੱਕ ਕੇ ਲੈ ਜਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਵੰਚਿਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਇਤਨੇ ਘਿਰਣਾਯੋਗ ਅਤਿਆਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਸਤੇ ਹੋਏ ਇਲਾਕਾ ਛੱਡ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਥਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਜਾਂ ਕੈਂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਦਾ ਢੰਗ ਲੱਭਦੇ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਉਹ ਦੂਸਰੇ ਰਾਜੇ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਰਕੇ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਕਿਉਂਕਿ ਉਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘੱਟ ਜ਼ਬਰ ਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਆਰਾਮ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ।

ਅੱਗੇ ਜਾ ਕੇ ਉਹ ਲੇਖਕ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਜ਼ਮੀਨ ਸਿਵਾਏ ਬੇਬਸੀ ਦੇ ਹੀ ਵਾਹੀ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਦਮੀ ਨਹਿਰ ਅਤੇ ਖਾਲ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਨਾ ਹੀ ਚਾਹਵਾਨ ਸੀ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਯੋਗ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਮੁਲਕ ਵਿੱਚ ਭੈੜੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਾਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਸਿੰਜਾਈ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਰਕੇ ਅਣਉਪਜਾਊ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਦੁੱਖਾਂ ਦਾ ਢੁੱਕਵਾਂ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕੋੜੇ ਤੇ ਡੰਡੇ ਦੀ ਮਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੂਸਰਿਆਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਨੂੰ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਜਿਸਨੇ 1640 ਤੇ 1660 ਵਿਚਕਾਰ ਅਲੱਗ-ਅਲੱਗ ਸਮਿਆਂ ਤੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਉਹ ਵੀ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਬਾਬਤ ਇਸੇ ਸੁਰ ਵਿੱਚ ਰਾਗ ਅਲਾਪਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਸਾਨੂੰ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਅਤਿ ਗਰੀਬੀ ਤੀਕ ਨਿਰਧਨ ਬਣਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਜੇਕਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਕੋਈ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਝੱਟ-ਪੱਟ ਹੱਕ ਰਾਹੀਂ ਜਾਂ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਹਥਿਆ ਲੈਂਦੇ। ਤੁਸੀ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਸੂਬਿਆਂ ਨੂੰ ਜਿਥੋਂ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਸੂਬੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਜਬਰ ਕਾਰਨ ਛੱਡ ਕੇ ਨੱਸ ਗਏ ਸਨ। ਜ਼ਮੀਨ ਵੀਰਾਨ ਬੀਆਬਾਨ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੇਖੋਗੇ।

ਇਹ ਹਵਾਲੇ ਸ਼ਾਇਦ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਸੋਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹਨ। ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਬਾਬਤ ਬਰਨੀਅਰ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ :-
ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਕਾਮਾ ਆਦਰਮਾਨ ਨਾਲ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਹ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਤੇ ਅਪੜਦਾ ਹੈ, ਕੇਵਲ ਲੋੜ ਜਾਂ ਸੋਟਿਆਂ ਦੀ ਮਾਰ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁਲਾਜ਼ਮਤ ਤੇ ਲਗਾਈ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਕਦੇ ਵੀ ਅਮੀਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਜੇਕਰ ਉਸ ਪਾਸ ਆਪਣੀ ਭੁੱਖ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੇ ਤੇ ਘਟੀਆ ਕੱਪੜੇ ਨਾਲ ਆਪਣਾ ਤਨ ਢੱਕਣ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਪੈਸਾ ਕਮਾਇਆ ਵੀ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਦੀ ਜੇਬ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਦੌਲਤ ਵਧਾਉਣ ਵਿਚ ਸਹਾਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।"

ਇਸੇ ਮਨੋਭਾਵ ਵਿੱਚ ਵੈਨ ਟਵਿਸਟ ਨੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਆਰਾਮ ਤੇ ਸ਼ਿਲਪਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਭਿੰਨਤਾ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਦਯੋਗਿਕ ਵਸੋਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਵੱਡੇ ਭਾਗ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਬਾਰੇ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਆਏ ਅਣਗਿਣਤ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿਚ ਪੂਰੇ ਤੌਰ ਤੇ ਗਰੀਬੀ ਪੱਧਰ ਤੇ ਜੀਵਨ ਬਿਤਾਂਦੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ

ਮੈਂ ਭਾਰਤੀ ਗ਼ੁਲਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਵਪਾਰ ਦੀ ਲੜੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਸ ਵਪਾਰ ਦੇ ਤੱਥ ਅਜਿਹੀਆਂ, ਉਪਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ, ਉਕਤੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦੇ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਵਸੋਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਨਿਰਉਤਸ਼ਾਹਤ ਆਰਾਮ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਿਰਫ਼ ਜੀਵਨ ਨਿਰਬਾਹ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਤੇ ਜੀਉਂਦੇ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਬਚਾਉ ਦੀ ਦੋਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਰਵਾਸ ਕਰਨ ਦੇ ਸਿਵਾਏ ਕੋਈ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ : ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਚਲੇ ਜਾਂਦੇ ਜਿਥੇ ਉਸ ਵੇਲੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵੱਧ ਸਹਾਇਕ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਣ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰਲੇ ਮੁਲਕ ਵਿੱਚ ਉਪਜੀਵਕਾ ਦੇ ਭਰੋਸੇ ਤੇ ਨਿੱਜੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਸਮਰਪਨ ਕਰ ਦੇਣ। ਸਾਧਾਰਣ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਸੀ। ਅਗਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਾਂਗੇ ਜਿਹੜੇ ਆਮ ਉਤਪਾਦਨ ਦੇ ਸਿਲਸਲੇ ਵਿੱਚ ਪਏ ਵਿਘਨ ਪਿਛੋਂ ਵਾਪਰੇ।

ਛੇਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਲਈ ਲਿਖਤਾਂ

ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ

ਤੰਬਾਕੂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹਵਾਲੇ ਹਨ ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 351 ਅਤੇ ਮਨੂਕੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 175, ਅਨਾਜ ਨੂੰ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪਾਂਤਰ ਬਾਰੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿਭਿੰਨ ਪੈਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 64 ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 136 ਅਤੇ ... ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਸੂਰਤ 13 ਜੂਨ 1644, 12 ਅਪਰੈਲ ਤੇ 9 ਜੂਨ 1645 ਤੋਂ ਕੱਢੇ ਗਏ ਹਨ। ਸਰਮਾਏ ਦੀ ਮੰਗ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟਾਂਤ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 203 ਅਤੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ', 14 ਅਗਸਤ 6 ਅਕਤੂਬਰ 1634 ਅਤੇ 6 ਅਕਤੂਬਰ 1636 ਵਿੱਚ ਲੱਭਣਗੇ। ਮਾਲ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਪੰਨਾ 92, ਤੇ ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 22 ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗੁਣਾਂ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਔਕੜਾਂ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 209; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 187; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 117 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 31 ਜਨਵਰੀ 1633, 14 ਅਗਸਤ 1634, 31 ਅਕਤੂਬਰ 1636 ਅਤੇ 20 ਮਈ 1641। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਤੇ ਪੇਸ਼ਗੀਆਂ ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ 29 ਨਵੰਬਰ 1661 ਵਿੱਚ ਹਨ ਵਿਸ਼ੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਟੇਲਰ ਦੇ 'ਢਾਕੇ' ਵਿੱਚ ਪੰਨੇ 173, 189 ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਪੇਸ਼ਗੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 12 ਅਪਰੈਲ 1661 ਅਤੇ ਨੀਲ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 246; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 2081 ਉਜਰਤ ਬਾਬਤ ਦਿੱਤੇ ਤੱਥ, ਪਿਲਸਾਰਟ ਪੰਨਾ 16 ਮੈਥਵੋਲਡ ਪੰਨਾ 1001 'ਬੀਗਨ ਇੰਦੇ ਵੂਰਤਗਾਂਘ' (ਵਾਨ ਦੇਨ ਬਰੌਕੇਜ਼ ਜਨਰਲ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 77 ਐਫ.) ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 151; ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 261 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਜਨਤਕ ਕੰਮਾਂ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਵਾਟਰ ਵਰਕਸ ਇੰਮਪੀਰੀਅਲ ਗੈਜ਼ਟੀਰ ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 105 ਵਿੱਚ, ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਨਹਿਰਾਂ ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 67, 86 ਵਿੱਚ ਇਮਾਰਤਾਂ ਦੀ ਘੱਟ ਲਾਗਤ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 86, 142 ਅਤੇ ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਪੰਨਾ 30 ਵਿੱਚ ਜਬਰਦਸਤੀ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਵੇਖੋ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 230 ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 253, 299 ਗੈਰ ਸਰਕਾਰੀ ਇਮਾਰਤਾਂ

ਲਈ ਵੇਖੋ ਪਿਲਸਾਰਟ ਹੱਥ ਲਿਖਤ ਖਰੜਾ ਪੰਨੇ 2, 21 ।

ਭਾਗ ਦੂਜਾ :

ਪਿਲਸਾਰਟ ਤੋਂ ਲੰਮਾ ਉਲਥਾ ਹੱਥ ਲਿਖਤ ਖਰੜੇ ਦੇ ਪੰਨਾ 23 ਵਿੱਚੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਦੀਆਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਉਕਤੀਆਂ, ਪੰਨੇ 18 ਤੇ 20 ਉਤੇ ਹਨ । ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੈਨ ਦੇਨ ਬਰੋਕੇ ਦੇ ਜਨਰਲ ਬੀਗਨ ਇੰਦੇ ਵੂਰਤਗਾਂਘ ਦੇ ਪੰਨਾ 77 ਤੇ ਹੈ । ਗੁਜਰਾਤ ਲਈ ਵੇਖੋ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀ ਰੀਪੋਰਟ 7, 20, 21 ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਪੰਨੇ 34, 12 ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਵ 5 ਪੰਨਾ 65 ਸਿੰਧ ਲਈ ਵੇਖੋ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 391 ਅਤੇ ਬਰਨੀਅਰ ਪੰਨੇ 205, 226, 228, 236 ।

ਅਧਿਆਇ - 7

ਕਾਲ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਸਿੱਟੇ

1. ਕਾਲਾਂ ਦੀ ਗਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਤੀ

ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਆਮ ਕਰਕੇ ਉਤਪਾਦਨ ਆਮ ਰਫਤਾਰ ਨਾਲ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਲੋੜ ਤਾਂ ਮਹਿਸੂਸ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ ਪਰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਉਨੰਤੀ ਨਹੀ ਹੋਈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਜਾਂ ਕਾਲ ਪੈਣ ਕਰਕੇ ਅੜਚਨਾਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਦਖਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਪਿੱਛੋਂ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣਗੇ। ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਕਾਲ ਦੀ ਗਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਾਂਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਸੰਬੰਧੀ ਧਿਆਨ ਪੂਰਬਕ ਅਧਿਐਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸ਼ਬਦ ਕਾਲ ਦੇ ਅਰਥ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਗ਼ਲਤ ਬੁਨਿਆਦ ਤੇ ਸਥਿਤ ਹਨ। ਅੱਜ ਕਲ੍ਹ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਕਾਲਾਂ' ਬਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਸੰਕਟ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਦੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਇਸ ਪੱਧਰ ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਆਮ ਨਿਰਧਨ-ਰੱਖਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਾਲਾਂ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿਚੋਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਦੇ 'ਕਾਲ' ਨਹੀਂ, ਬਲਕਿ ਅੰਨ ਦੇ 'ਕਾਲ' ਸਨ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਅੰਨ ਲਈ ਪੈਸੇ ਦੇਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਦਾ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਅੰਨ ਲੱਭਣ ਦਾ ਮਸਲਾ ਸੀ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਲੇਖਕਾਂ ਵਲੋਂ ਇਸ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਵਿਭਿੰਨ ਸਮਿਆਂ ਦੇ 'ਕਾਲਾਂ' ਦੀ ਗਤੀ ਵਿੱਚ ਤੁਲਨਾ ਲਈ ਵਰਤਣ ਪ੍ਰਤੀ ਕੀਤੇ ਯਤਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪਰਿਵਰਤਨ ਨੇ ਦੂਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਲਾਂ ਤਕ ਵਿਆਪਕ ਅੰਨ ਕਾਲ ਨਹੀ ਰਹੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਪਿਛਲੀ ਸਦੀ ਦੇ ਮੱਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕੰਮ ਦੇ ਨਾ ਮਿਲਣ ਦੇ ਕੋਈ ਸਿਲਸਿਲੇਵਾਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ (ਜੇ ਇਹ ਤੱਥ ਹਨ) ਤੋਂ ਕੋਈ ਠੀਕ ਸਿੱਟਾ ਨਹੀ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਹੁਣ ਪਹਿਲੇ ਸਮਿਆਂ ਦੇ ਅੰਨ ਕਾਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਕੰਮ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਕਾਲ ਵਧੇਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਛਪੇ ਹੋਏ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅੰਨ ਦੇ ਕਾਲ ਦਾ ਹਾਲ ਅਧੂਰਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਈਆਂ ਨੇ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਤਿਜਾਰਤੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਹੋਰ ਕੋਈ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨਹੀਂ। ਮਿਸਾਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮੈਂ 1632 ਤੇ 1635 ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਕਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਭਾਰਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀ ਲੱਭ ਸਕਿਆ ਪਰੰਤੂ ਡੱਚ ਸਾਨੂੰ 1635 ਵਿੱਚ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮੌਤ ਦਰ ਬਾਰੇ ਦਸਦੇ

ਹਨ। 1646 ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਜੁਲਾਹੇ ਭੁੱਖ ਨਾਲ ਮਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਕ ਸਾਲ ਪਿਛੋਂ ਰਾਜਪੂਤਾਨਾਂ ਦਾ ਇਕ ਭਾਗ ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਸਾਰਾ ਹੀ ਉਜੜ ਗਿਆ। ਮੈਂ ਕਿਸੇ ਸਿੱਧੀ ਤੁਲਨਾ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਛੱਡ ਕੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਇਕ ਸੂਚੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਇਸ ਸਮੇਂ ਖੇਤੀ ਬਾੜੀ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਅੰਨ ਦੀ ਤੇ ਭਾਵੇਂ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਦੁਆਰਾ ਗੰਭੀਰ ਵਿਘਨ ਪਿਆ।

ਇਹ ਨਿਸ਼ਚੇ ਪੂਰਬਕ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੂਚੀ ਪੂਰੀ ਹੈ। ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲਜ਼ ਜਿਹੜੇ ਅਜਿਹੀ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਵਜੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਨ, ਕਈ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਲਈ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ 1647 ਤੇ 1660 ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ ਜਾਂ ਅਧੂਰੇ ਹਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪ੍ਰਾਪਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮਹਿੰਗਾਈ ਜਾਂ ਕਾਲ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਦਰਜ ਹੋਣ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਥਾਂ ਤੋਂ ਨਹੀ ਮਿਲਦੇ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤਿਜਾਰਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵੀ ਹੁੰਦੇ ਤਾਂ ਵੀ ਉਹ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਿੱਸਿਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸੰਬੰਧ ਕਾਇਮ ਰੱਖੇ, ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ ਬੁੰਦੇਲਖੰਡ, ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਵਾਲਾ ਇਲਾਕਾ ਹੈ ਜੋ ਮੌਸਮ ਦੇ ਉਤਰਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹੋ ਕੁਝ ਪੰਜਾਬ ਬਾਰੇ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਆਧੁਨਿਕ ਨਹਿਰਾਂ ਪੁੱਟਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੱਛਣਾਂ ਵਿੱਚ ਬੁੰਦੇਲਖੰਡ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਜੁਲਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਤਾਂ ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਵਿਘਨ ਪਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਦਰੁੱਸਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵਾਂਗੇ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਾ ਕੀਤੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤੀਕ ਸਾਰੇ ਹੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਖੁਸ਼ਹਾਲੀ ਰਹੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਗੱਲ ਪ੍ਰਤੱਖ ਦਿੱਸੇਗੀ ਕਿ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਨਾਲੋਂ ਦੂਸਰੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਮਹਿੰਗਾਈ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਵਧ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਵੀ ਸ਼ਾਇਦ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਯਕੀਨੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਸਨ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਦਰਜ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰਾਂ ਕਰਕੇ ਜਰਨਲ ਜਿਹੜੇ 1640-49 ਵਿੱਚ ਬਚੇ ਰਹੇ ਉਹ 1630 ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ (ਜਰਨਲਾਂ) ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸੰਤੋਖ਼ਜਨਕ ਹਨ। ਸੂਚੀ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ :

(1614-15 (?) ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਜਹਾਂਗੀਰ ਮਾਰਚ 1616 ਦੇ ਅੰਤ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਪਲੇਗ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਕਈ ਲੇਖਕਾਂ ਵਲੋਂ ਸੋਕੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੁਲਕ ਨੇ ਬਾਰਸ਼ ਦੇ ਵਿਗੋਚੇ ਕਰਕੇ ਲਗਾਤਾਰ ਦੋ ਵਰ੍ਹੇ ਨੁਕਸਾਨ ਸਹਾਰਿਆ। ਪਲੇਗ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਇਲਾਕਾ ਪੰਜਾਬ ਸੀ ਤੇ ਇਸ ਬੀਮਾਰੀ ਦਾ ਅਸਰ ਦਿੱਲੀ ਤੱਕ ਸੀ ਅਤੇ ਸੋਕਾ ਸ਼ਾਇਦ ਪੰਜਾਬ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਤੀਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਰਹਿ ਗਿਆ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ ਦਾ ਅਭਾਵ ਸੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

1618-19 ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਇਕ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀ 1622 ਵਿੱਚ, ਸਮਿਆਂ ਦੀ

ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਉੱਨਤੀ ਬਾਰੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੀਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਖਰੀਦਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਿੰਦਿਆਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮੁਤਾਬਕ ਚਾਰ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਦੀਆਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਪ੍ਰਾਪਤੀਆਂ ਪੁਲੀਕਟ ਅਤੇ ਨੇੜੇ ਤੇੜੇ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਬੇਹੱਦ ਮਹਿੰਗਾਈ ਅਤੇ ਕਾਲ ਕਰਕੇ ਸਨ। ਉਦੋਂ ਕਈ ਸੈਂਕੜੇ ਮੌਤਾਂ ਹੋਈਆਂ ਪਰ ਉਸ ਵੇਲੇ ਹਾਲਾਤ ਬਦਲ ਗਏ ਸਨ। ਚੌਲਾਂ ਦੀ ਸਪਲਾਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ ਪਰ ਮੌਕੇ ਤੇ ਬਹੁਤ ਗੁਲਾਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ। ਇਹ ਸੂਚਨਾ 1618-19 ਵਿੱਚ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੇ ਸਥਿਤ ਕਾਲ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਐਮ. ਡੇ. ਫੇਰੀਆ ਸੌਉਜ਼ਾ ਪਿਛਲੇ ਵਰ੍ਹੇ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੋਕੇ ਅਤੇ ਕਾਲ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਬਰਬਾਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ; ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਥਾਨ ਵੱਲ ਤਾਂ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰੰਤੂ ਇਸ਼ਾਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵੱਲ ਹੈ। ਮੈਥਵੋਲਡ ਜੋ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੋਂ 1622 ਵਿੱਚ ਗਿਆ ਵਿਜੈ ਨਗਰ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਕੁਝ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਹੀ ਕਾਲ ਅਤੇ ਸਖ਼ਤ ਥੁੜ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, "ਕਿ ਮਾਪੇ ਆਪਣੇ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਨਿੱਕੀ ਉਮਰ ਦੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਤੱਟ ਵਲ ਲੈ ਆਏ ਅਤੇ ਉਥੇ ਪੰਜ ਫਾਨਾਮ ਚਾਵਲਾਂ ਲਈ ਉਹ ਆਪਣੇ ਬੱਚੇ ਵੇਚਦੇ ਰਹੇ।" ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕੋ ਬਿਪਤਾ ਭਾਵ 1618-19[1] ਦੇ ਕਰੀਬ ਇਕ ਤਬਾਹਕੁੰਨ ਕਾਲ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀਆਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ।

1630 :- ਇਸ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਦੀ ਕਮੀ ਪਿਛੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਭਿਆਨਕ ਬਿਪਤਾ ਬਾਰੇ ਵਿਭਿੰਨ ਭਾਰਤੀ, ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਤੇ ਪਏ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦਾ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

1635 :- ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤੀਕ ਸਾਰੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿਚ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਦੁਰਲੱਭ ਸੀ ਅਤੇ ਕਾਲ ਕਰਕੇ ਮੌਤ ਦਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਮਾਰਚ 1636 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਪਹੁੰਚੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਵਰ੍ਹੇ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ ਦੇ ਅਭਾਵ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਕਾਲ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੀਕ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਤੀਬਰ ਕਾਲ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਨਹੀ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਭਾਵੇਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਚਾਵਲ

1. ਮਿਸਟਰ ਲਵਡੇ 1623 ਅਤੇ 1628-9 ਨੂੰ ਕਾਲ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ('ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਐਂਡ ਇਕਨੌਮਿਕਸ ਆਫ ਇੰਡੀਅਨ ਫੈਮਿਨਜ਼'-ਐਤਿਕਾ-ਏ)। ਪਰ ਇਹ ਇੰਦਰਾਜ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਉਸਦੀ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਉਸ ਨੇ ਐਥਰਿਜ ਪੰਨਾ 50 ਤੋਂ ਲਈ ਹੈ। ਐਥਰਿਜ ਨੇ ਗ਼ਲਤੀ ਨਾਲ 1623 ਨੂੰ ਹਿਜਰੀ ਸਾਲ 1040 ਦੇ ਸਮਾਨ ਲਿਆ (ਜਿਹੜਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜੁਲਾਈ 1630 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ) ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਉਹ 1623 ਦੇ ਮੱਥੇ ਮੜ੍ਹਦਾ ਹੈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 1630 ਦੇ ਵੱਡੇ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀਆਂ। 1828-29 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵੀ ਐਥਰਿਜ (ਪੰਨਾ 63) ਤੋਂ ਹੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਜਿਹੜੇ ਤੱਥ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਹੇਠ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਹੀ ਹਨ ਜੋ ਹਿਜਰੀ ਸਾਲ 1040 ਦੇ ਹੇਠ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ 1630 ਹੇਠ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਸਾਲ 1628-29 ਦੇ ਮੌਸਮ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਨੀਲ ਦੀ ਉਪਜ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ('ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5,ਪੰਨਾ 20)। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਦੇਰ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈਆਂ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵੇਲੇ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ (ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 298) ਪਰੰਤੂ ਤਿਜਾਰਤੀ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਕਾਲ ਜਿਹੀ ਕਿਸੇ ਸ਼ੈਅ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਅਤੇ ਅਪਰੈਲ 1630 ਵਿੱਚ ਦੋਨੋਂ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਆਸਵੰਦ ਅਤੇ ਰੁਝੇ ਹੋਏ ਸਨ।

ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਸਨ ਅਤੇ ਆਉਂਦੀ ਫ਼ਸਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੱਚੀ ਕਪਾਹ ਦੇ ਮਾਲ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਸਹਿ ਕਾਲ ਪਿਆ ਸੀ ਜਿਥੋਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਸੂਰਤ ਪਹੁੰਚਣੀਆਂ ਹੀ ਸਨ ਅਤੇ ਮੈਸੇਉਲੀਪਟਮ ਦੇ ਪਾਸੇ ਕੁਝ ਤੰਗੀ ਅਵੱਸ਼ ਹੋਈ ਹੋਵੇਗੀ।

1640 :- 1641 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪੁਲੀਕਟ ਤੇ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਕਮੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਤੱਟ ਤੋਂ ਆਈਆਂ ਪਿਛੋਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਕਾਲ ਤੀਬਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ।

1641 : ਉੱਤਰ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਪਾਹ ਦੀ ਫ਼ਸਲ ਲਈ ਮੌਸਮ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿਉਂ ਜੋ ਡੱਚ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਕਪਾਹ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਰਕੇ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹ ਗਈਆਂ ਸਨ। 1642 ਦੀਆਂ ਗਰਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਪਾਹ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕਿ ਪਿਛਲਾ ਮੌਸਮ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਤੇ ਉੱਤਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ।

1642 :- 1643 : ਜਨਵਰੀ 1643 ਵਿੱਚ ਪਿਪਲੀ (ਉੜੀਸਾ) ਦੇ ਗਵਾਂਢ ਵਿੱਚ ਅਸਾਧਾਰਨ ਸੋਕੇ ਕਾਰਨ ਚਾਵਲਾਂ ਦੀ ਬੜੀ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ ਅਤੇ ਲਗਭਗ ਉਹ ਦੁਰਲੱਭ ਹੀ ਸਨ। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ 1642-43 ਵਿੱਚ ਸਰਦੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਨਾ ਹੋਈਆਂ।

1645-46 :- ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੰਭੀਰ ਕਾਲ ਦਾ ਸਮਾਂ ਸੀ। 1645-46 ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਦੇ ਕੁਝ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਖਤ 1645 ਦੀ ਬਾਰਸ਼ ਦੇ ਅਭਾਵ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਪਰ ਅਪ੍ਰਿਲ ਤੋਂ ਅਕਤੂਬਰ 1646 ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਇਕ ਖ਼ਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੋਕਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਖ਼ਤ ਨਿਗਾਪਟਮ ਤੋਂ ਭੁੱਖ ਨਾਲ ਮਰ ਰਹੇ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੇ ਭਰੇ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੀ ਆਮਦ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਨਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਤੇਰਾਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਕਾਲ ਪਿਆ ਰਿਹਾ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਗੁਲਾਮਾਂ ਵਜੋਂ ਉਸ ਆਦਮੀ ਦੇ ਸਪੁਰਦ ਕਰ ਦੇਂਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰੋਟੀ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। 1646 ਦੀਆਂ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਵੀ ਨਾ ਹੋਈਆਂ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ 1647 ਵਿੱਚ ਤੱਟ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਅਤੀ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਭਰੀ ਸੀ। ਪੁਲੀਕਟ, ਮਦਰਾਸ ਅਤੇ ਐਸ: ਥੋਮ ਤੋਂ ਭਾਰੀ ਮੌਤ ਦਰ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲੀ ਸੀ ਕਿ "ਪੇਂਟਰਜ਼ ਅਤੇ ਜਲਾਹੇ ਮਰ ਗਏ ਸਨ।"[2] ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਚੋਲ ਭਾਰੀ ਦਰਾਂ ਤੇ ਵੇਚੇ ਗਏ ਅਤੇ ਅਕਤੂਬਰ 1647 ਦੀਆਂ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਤੀਕ ਕਾਲ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਸਾਲ ਦੇ ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਉਦੋਂ ਕਾਲ ਦੋ ਸਾਲ ਤੀਕ ਰਿਹਾ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲੀ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਕਮੀ ਨੈਗਾਪਟਮ ਦੇਸ਼ ਤੀਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਅੱਧੇ ਲੋਕ ਮਰ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਉਲੇਖਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ "ਮੁਰਦਿਆਂ ਦੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਦੀ ਦੁਰਗੰਧ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਜਿਧਰ ਵੀ ਜਾਉ ਝਾਕੀ ਅਤਿ-ਡਰਾਉਣੀ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ

2. ਪੇਂਟਰਜ਼ ਇਕ ਪਦ ਹੈ ਜੋ ਛਾਪੀ ਹੋਈ ਕਪਾਹ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਲਈ ਵਿਅਕਤੀ ਬੋਧਕ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਹੀ ਉਥੇ ਮਰ ਰਹੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਸ਼ੋਰ, ਸੁਣਨ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਘੱਟ ਡਰਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਹੋਏਗਾ।

1647 : ਇਸ ਸਾਲ ਰਾਜਪੂਤਾਨਾ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਕਮੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਕਾਲ ਇਤਨੀ ਸਖ਼ਤੀ ਨਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਕਿ ਉਹ ਹਿੱਸੇ ਮੌਤ ਦਰ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਚਲੇ ਜਾਣ ਕਰਕੇ, ਸਾਰੇ ਉੱਜੜ ਗਏ ਅਤੇ ਉਥੋਂ ਦੀ ਲੰਘਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਗਿਆ।

1648 : ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਤੇ ਮੁੜ ਵਾਪਰਿਆ ਕਾਲ ਇਤਨਾ ਤੇਜ਼ ਸੀ ਕਿ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਚਾਵਲ ਅਗਾਂਹ ਭੇਜਣ ਲਈ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਖ਼ਤਰੇ ਨੂੰ ਟਾਲਣ ਲਈ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਾਰਸ਼ ਆ ਗਈ।

1650 : ਸੂਰਤ ਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ, "ਕਿ ਇਸ ਸਾਲ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਬਾਰਸ਼ ਪਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜੁਲਾਈ ਦੇ ਅੱਧ ਤੀਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਘੱਟ ਜਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਪਈ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ (ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ ਹੀ) ਅਨਾਜ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਤੇ ਸੋਕਾ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤਕ ਖ਼ੌਫ਼ਨਾਕ ਹੈ।" ਇਹ ਸੋਕਾ ਚੁਫੇਰੇ ਪਸਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਵਧ ਦੇ ਨਾਲ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਅਤੇ ਫਸਲਾਂ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਸਨ। "ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਹੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ" ਪਰੰਤੂ ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਮੌਤ ਦਰ ਜਾਂ ਮਨਮਰਜ਼ੀ ਦੀ ਗੁਲਾਮੀ ਦੇ ਆਮ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਹਨ।

1658 : ਇਸ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਫਰਵਰੀ 1659 ਤਕ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਹਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਦੀ ਕੀਮਤ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਥੁੜ ਕਰਕੇ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਬਲਕਿ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਬਿਪਤਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਵਰ੍ਹੇ ਦੇ ਸਤੰਬਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਕਾਲ ਤੇ ਬਿਮਾਰੀ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਬਹੁਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਹੂੰਝ ਕੇ ਲੈ ਗਈ" ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਲਹਰੀ ਬੰਦਰ ਦੇ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਲਈ ਅਨਾਜ ਭੇਜਿਆਂ ਤਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜੀਵਤ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ।

1659-60 : 1659 ਦੀ ਗਰਮੀ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਤੰਗੀ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਰਣਭੂਮੀ ਵਿੱਚ ਫ਼ੌਜਾਂ ਦੇ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਦੀ ਮੰਗ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਹੋਰ ਗੰਭੀਰ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ। ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਅਕਤੂਬਰ 1659 ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਇਕ ਖ਼ਤ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਅੰਨ ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਰੋਜ਼ ਮਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਹਾਲਤ 1661 ਦੇ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰਹੀ। ਵਰਖਾ ਦੀ ਘਾਟ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਥੇ ਅਪ੍ਰੈਲ 1660 ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਹਾਲੇ ਵੀ ਚਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। "ਜਿਉਂਦੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਹੀ ਮੁਰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਦਬਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਸਨ।" ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਂ ਹਿਜਰੀ ਸਾਲ 1070 ਜਿਹੜਾ ਸਤੰਬਰ 1659 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ, ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫ਼ੌਜਾਂ ਦੀ ਹਿਲਜੁਲ ਤੇ ਜੰਗ ਨਾਲ ਸੰਜੋਜਤ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਦੀ ਘਾਟ ਨੇ ਅਨਾਜ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਦੁਰਲੱਭ ਤੇ ਮਹਿੰਗਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਕਈ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਵੀਰਾਨ ਹੋ ਗਏ ਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀਆਂ ਭੀੜਾਂ ਰਾਜਧਾਨੀ ਵੱਲ ਚਲ ਪਈਆਂ। ਨਾਗਾਪਟਮ ਵਿੱਚ ਵੀ ਥੁੜ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਆਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਾਡਾ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਅਸਾਧਾਰਨ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਨਾਲ ਸਮਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਜਿਹੜੀ ਸੂਚੀ ਹੁਣੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਇਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਇਸਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਵਿਚਲੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਨਤੀਜਾ ਠੀਕ ਹੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਜਲਵਾਯੂ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅਜਿਹਾ ਹੀ ਸੀ ਜਿਹਾ ਅੱਜ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ 1640 ਤੋਂ 1650 ਤੱਕ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਧੂਰੇ ਭਾਵੇਂ ਹੋਣਗੇ ਪਰ ਕਿਸੇ ਆਧੁਨਿਕ ਕਾਲ ਦੇ ਦਹਾਕੇ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਹੀ ਹੋਣਗੇ। ਅਸੀਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਸੋਕੇ ਵਧੇਰੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਣ ਲਈ ਅਕਸਰ ਚੁਤਰਫੀਂ ਪਸਰੇ ਕਾਲੇ ਬਹੁਤਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਪਏ। ਫਰਕ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਛੁਪਿਆ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਪਿਛੋਂ ਨਿਕਲੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖੁਸ਼ਕੀ ਦੇ ਰਸਤੇ ਲੰਮੀਆਂ ਦੂਰੀਆਂ ਕਾਰਨ ਅਨਾਜ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਿਸ਼ੇਧਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਦਰਾਮਦ ਰਾਹੀਂ ਅੰਨ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਥੁੜ੍ਹ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਲੋਕ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਰੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿਵੇਂ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ 1647 ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਮੁਲਕ ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਚੋਖਾ ਸੀ, ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਆਰਥਿਕ ਜੀਵਨ ਇਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਮੌਤ ਦਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੇ ਪਰਵਾਸ ਰਾਹੀਂ ਅਸਥਿਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਰ ਹੁਣ ਅਜਿਹੀ ਦਸ਼ਾ ਵਾਪਰਨੀ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੇ ਅਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਅਜਕਲ੍ਹ ਸਥਾਨਕ ਥੁੜ੍ਹ ਵੱਡੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਪਸਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਸੋ ਉਥੇ ਇਸ ਦੀ ਤੰਗੀ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਨਾਜ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁਝ ਕੁ ਖੇਤਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜਿਹੜੇ ਅਜੇ ਵੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹਨ, ਬਾਕੀ ਸਭ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਅਨਾਜ ਦੇ ਕਾਲ ਦਾ ਡਰ ਦੂਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਯੁੱਗ ਵਿੱਚ ਅੰਨ-ਕਾਲਾਂ ਦਾ ਵਿਭਿੰਨ ਪੱਧਰਾਂ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਡਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਜੋਕੀ ਜਾਣ-ਪਛਾਣ ਦੇ ਅਭਾਵ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਿਛੋਂ ਨਿਕਲੇ ਆਰਥਿਕ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੀ ਕੁਝ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੂਚਨਾ ਭਰਪੂਰ ਹਨ ਅਤੇ ਅਗਲਾ ਭਾਗ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣ ਨੂੰ ਅਰਪਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

2. 1630-31 ਦਾ ਕਾਲ :

ਸਾਲ 1630 ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਕਾਲ ਦਾ ਫੌਰੀ ਕਾਰਨ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਦਾ ਨਾ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਕਮੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀ। ਗੰਗਾ ਦੇ ਮੈਦਾਨ ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਦੀ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਉੱਤਰ ਵਲ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲਵੇ ਦਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਭਾਗ ਬਚ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਤੇ ਦੱਖਣ ਦੇ ਮੁਗਲ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਬਾਰਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਸਰਹੱਦੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ। ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਮਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰਾਂ ਤੋਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਸੀਬਤ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰ ਪਾਰ ਫੈਲ ਗਈ ਸੀ। ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਜਿਸਨੇ 1631 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ, "ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਅਤੇ ਧੋਬੀਆਂ ਦੋਨਾਂ ਦਾ ਹੀ, ਕਾਫੀ ਵਡੇਰਾ

ਭਾਗ ਮਰ ਗਿਆ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਬਿਲਕੁਲ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ।" ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਦੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਾਸੇ ਅਰਮਾਗਾਂਓ ਵਿੱਚ ਸੋਕਾ ਵਾਪਰਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਇਲਾਕੇ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਿੰਧ ਉੱਤੇ ਵੀ ਅਸਰ ਹੋਇਆ ਸੀ ਪਰ ਉਥੋਂ 1635 ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਖ਼ਤ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸੰਕਟ ਇਤਨਾ ਤੀਬਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਜ਼ਿਕਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਪਿਛੋਂ ਤੱਕ ਕਾਲ ਦੇ ਚਿੰਨ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਜਿਹੜੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਸੂਚਨਾ ਬਚੀ ਰਹੀ ਹੈ ਉਹ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪਿਛਲੇ ਸੂਬੇ (ਗੁਜਰਾਤ) ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਲ ਦੀ ਘੜੀ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਕੇਵਲ ਇਸੇ ਤੀਕ ਸੀਮਤ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪਹਿਲੇ ਤਿੰਨ ਮੌਸਮਾਂ ਲਈ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੀਕ ਅਸੰਤੋਖਜਨਕ ਰਹੀਆਂ ਪਰੰਤੂ ਇਤਨੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਕਿ ਤਿਜਾਰਤ ਉਪਰ ਪਦਾਰਥਕ ਤੌਰ ਤੇ ਬਹੁਤਾ ਅਸਰ ਪਵੇ। ਅਪਰੈਲ 1630 ਵਿੱਚ ਅਗਾਂਹ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਸੁਖਾਵੇਂ ਸਮਝੇ ਗਏ। ਪਰ ਮੌਨਸੂਨ ਨਾ ਆਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਫੌਰੀ ਸਿੱਟੇ ਇਕ ਬੜੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਨੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਉਸ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸੰਖਿਪਤ ਬਿਰਤਾਂਤ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਪਹਿਲਾਂ 1638 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਛਪਿਆ ਅਤੇ ਪਿਛੋਂ ਐਮਸਟਰਡਮ[3] ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਉਸ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਖੁਸ਼ਕ ਅਤੇ ਹੂਬਹੂ ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਇਕ ਵਪਾਰਕ ਲਿਖਤ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦਾ ਜਲਦੀ ਪਿਛੋਂ ਭਾਰੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਾਲੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਚੁਣੇ ਜਾਣਾ ਉਸ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਡਰ ਵਾਤਾਵਰਣ ਵਿਚੋਂ ਵਧੇਰੇ ਬਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁੜ ਵਾਪਰਨ ਦੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਪ੍ਰੀਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਰਸ਼ ਇੰਨੀ ਥੋੜ੍ਹੀ ਪਈ ਕਿ ਬੀਜਿਆ ਗਿਆ ਬੀਜ ਵੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਘਾਹ ਵੀ ਨਾ ਉਗਿਆ। ਪਸ਼ੂ ਮਰ ਗਏ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ, ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਮਰੇ ਪਏ ਲੋਕਾਂ ਕਾਰਨ ਅਜਿਹੀ ਦੁਰਗੰਧ ਫੈਲੀ ਕਿ ਰਾਹਾਂ ਤੇ ਚਲਣਾ ਵੀ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਘਾਹ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਾਰਨ ਪਸ਼ੂਆਂ ਨੂੰ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਖਵਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਆਦਮੀ

3. ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਦੇ ਪੈਂਫਲਿਟ ਦਾ ਮੁੱਖ ਪੰਨਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ, ਕੈਂਬੇ, ਬੜੋਚ ਅਤੇ ਬੜੌਦਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਧਾਨ ਵਪਾਰੀ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਤਫ਼ਾਕ ਨਾਲ 1631 ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਵਲ ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਆਇਆ ਹੈ। 1636 ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਬੀਜਾਪੁਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਤੇ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਮਾਲਾਕਾ ਦਾ ਜਿਥੇ ਉਸ ਦਾ ਦੇਹਾਂਤ ਹੋਇਆ ਰਾਜਪਾਲ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਮੈਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਤਾਬਚੇ ਦੀ ਬਟਾਵੀਆ ਵਾਲੀ ਛਾਪਦੀ ਕੋਈ ਕਾਪੀ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀ। ਪਰ ਇਸ ਦੀ 'ਬੀਗਨ ਇੰਦੇ ਵੂਰਤਗਾਂਘ' ਦੀ ਦੂਜੀ ਛਾਪ ਦਾ ਮੁੱਖ ਪੰਨਾ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ 1638 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਛਪੀ ਛਾਪ ਤੋਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਬਿਰਤਾਂਤ 'ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2 ਅਪੈਂਡਿਕਸ ਏ' ਵਿੱਚ ਵੀ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਅਬਦੁੱਲ ਹਮੀਦ ਦਾ ਵੇਰਵਾ (ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 24 ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਪਸ਼ੂਆਂ ਦੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਖਾਣ ਲਈ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਕੁ ਤਾਂ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਕੁੱਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਚੱਬ ਕੇ ਸੁੱਟੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹੱਡੀਆਂ ਲੱਭਣ ਤੀਕ ਗਏ।

ਜਿਉਂ ਹੀ ਕਾਲ ਵਾਪਰਿਆ ਲੋਕੀ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਪਿੰਡਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਗਏ ਅਤੇ ਬੇਵਸੀ ਵਿੱਚ ਭੌਂਦੇ ਫਿਰਨ ਲੱਗੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਜਾਨਣੀ ਆਸਾਨ ਹੀ ਸੀ। ਅੱਖਾਂ ਸਿਰ ਵਿੱਚ ਧਸ ਗਈਆਂ, ਬੁੱਲ੍ਹ ਪੀਲੇ ਸਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਪਰ ਸਿਕਰੀ ਜੰਮੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ। ਚਮੜੀ ਸਖ਼ਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਹੱਡੀਆਂ ਨਜ਼ਰ ਆਉਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਪੇਟ ਖਾਲੀ ਢਿਲਕੇ ਹੋਏ ਥੈਲੇ ਵਾਂਗ ਲੱਗਦੇ ਸਨ। ਗੋਡਿਆਂ ਦੀਆਂ ਚੱਪਣੀਆਂ ਤੇ ਉਂਗਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਗੰਢਾਂ ਉਭਰੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਦਿਖਾਈ ਦੇਂਦੀਆਂ। ਕੋਈ ਭੁੱਖ ਦੇ ਦੁਖ ਨਾਲ ਚੀਖਦਾ ਤੇ ਕੁਰਲਾਉਂਦਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਸਰਾ ਤਕਲੀਫ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਤੇ ਪਿਆ ਮਰ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ। ਜਿਧਰ ਵੀ ਜਾਉ ਲਾਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਕੁਝ ਵੀ ਨਜ਼ਰ ਨਾ ਆਉਂਦਾ। ਆਦਮੀ ਆਪਣੀਆਂ ਪਤਨੀਆਂ ਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਗਏ। ਔਰਤਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਗੁਲਾਮਾਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵੇਚਿਆ। ਮਾਵਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਬੱਚੇ ਵੇਚੇ। ਮਾਪਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਛੱਡੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ। ਕੁਝ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੇ ਜ਼ਹਿਰ ਖਾਧੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕੱਠੇ ਮਰ ਗਏ। ਕੋਈ ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਦਰਿਆ ਦੀ ਭੇਟ ਚਾੜ੍ਹ ਦਿੱਤਾ। ਮਾਵਾਂ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੱਚੇ ਦਰਿਆਵਾਂ ਦੇ ਕੰਢੇ ਗਏ ਤੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਹੱਥ ਪਾ ਦਰਿਆ ਦੇ ਭੇਟ ਚੜ੍ਹ ਗਏ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਦਰਿਆ ਲਾਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਭਰੇ ਵਹਿ ਰਹੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਨੇ ਮੁਰਦਾਰਾਂ ਦਾ ਮਾਸ ਖਾਧਾ। ਹੋਰਨਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੇਟ ਭਰਨ ਲਈ ਆਦਮੀ ਦੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕੱਟਿਆ ਅਤੇ ਵਿੱਚੋਂ ਆਂਤੜੀਆਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢੀਆਂ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਗਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਏ ਆਦਮੀਆਂ ਦੇ ਮਾਸ ਨੂੰ ਜੋ ਅਜੇ ਮਰੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਦੂਜਿਆਂ ਨੇ ਕੱਟਿਆ ਅਤੇ ਇੰਜ ਆਦਮੀਆਂ ਨੇ ਜਿਉਂਦੇ ਆਦਮੀਆਂ ਨੂੰ ਖਾਧਾ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਗਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵਧ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਸਫ਼ਰ ਵਿੱਚ ਆਦਮੀਆਂ ਨੇ ਮਾਰੇ ਤੇ ਖਾਧੇ ਜਾਣ ਦਾ ਡਰ ਸਹੇੜਿਆ।

ਹਰ ਰੋਜ਼ ਭਿਆਨਕ ਦੁਖਾਂਤ ਦੇਖੇ ਗਏ। ਅਜਿਹੇ ਦੁਖਾਂਤ ਸੁਣ ਕੇ ਕਿ ਇਕ ਮਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਇਕਲੌਤੇ ਬੱਚੇ ਨੂੰ ਮਾਰਿਆ ਤੇ ਪਕਾਇਆ ਇਕ ਅਸੱਭਯ ਆਦਮੀ ਵੀ ਹੈਰਾਨ ਹੁੰਦਾ ਤੇ ਤਰਸ ਖਾਂਦਾ। ਇਕ ਈਸਾਈ ਆਤਮਾ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹਿਸੂਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਤੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀਆਂ ਪਤਨੀਆਂ ਖਾਧੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਪਤਨੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪਤੀ, ਬੱਚਿਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਬਾਪ ਖਾਧੇ ਸਨ ਪਰ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਔਖੇਚਿਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਲੱਖਾਂ ਆਦਮੀ[4] ਭੁੱਖ ਨਾਲ ਮਰੇ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਸਾਰਾ ਦੇਸ਼ ਅਣਦੱਬੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਅੱਟਿਆ ਪਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਸਾਰੀ ਹਵਾ ਦੁਰਗੰਧ ਨਾਲ ਭਰੀ ਰਹੀ ਤੇ ਜ਼ਹਿਰੀਲੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਆਏ ਸਾਡੇ ਕੁਝ ਡੱਚ ਆਦਮੀਆਂ ਨੇ ਕੁਝ ਬੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਅੱਗ ਦੁਆਲੇ ਬੈਠੇ ਦੇਖਿਆ ਜਿਥੇ ਹੱਥ ਤੇ ਪੈਰ ਪਕਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਇਕ ਭਿਆਨਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਸੀ ਪਿੰਡ ਸੁਸੰਤਰ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵੀ ਭੈੜਾ ਹਾਲ ਸੀ ਜਿਥੇ ਕਿ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਆਦਮੀ ਦਾ ਮਾਸ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ

4. ਇਸ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਬਦਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲੈਣਾ, ਬਲਕਿ ਇਹ ਤਾਂ ਇਕ ਮੁਹਾਵਰੇਦਾਰ ਸ਼ਬਦ ਹਨ ਜੋ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਮੌਤ ਦਰ ਅਣਗਿਣਤ ਸੀ।

ਸੀ। ਇਹ ਭਿਆਨਕ ਦੈਵੀ ਸਜ਼ਾ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਗਰੀਬਾਂ ਉੱਤੇ ਵਾਪਰੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਔਖੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇਹ ਬਿਰਤਾਂਤ ਫਿਰ ਕੀਮਤਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ 1631 ਦੇ ਮੌਸਮ ਤੇ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਆਸ਼ਾਜਨਕ ਸਨ ਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਡਿਗਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਬਿਆਨ ਜਾਰੀ ਰੱਖਦਿਆਂ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਈ। ਸਰਬ ਸ਼ਕਤੀਮਾਨ ਨੇ ਟਿੱਡੀਦਲ ਤੇ ਚੂਹੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਕੀੜੇ ਭੇਜੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਛੋਟੀਆਂ ਫਸਲਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਕੀਤਾ। ਫਿਰ ਜਦੋਂ ਫਸਲਾਂ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪੱਕ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਤਾਂ ਨਿਰੰਤਰ ਭਾਰੀ ਬਾਰਸ਼ ਕਰਕੇ ਅਨਾਜ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਾਹ ਹੋ ਗਿਆ। ਦਰਿਆਵਾਂ ਦੇ ਹੜ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਪਿੰਡਾਂ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵੀ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਕੀਮਤਾਂ ਹਮੇਸ਼ਾ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਚੜ੍ਹ ਗਈਆਂ। ਸਾਰਾ ਸਾਲ ਕਾਲ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਪਿਛੋਂ ਪਲੇਗ ਦੇ ਬੁਖ਼ਾਰ ਆ ਗਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਹੀ ਕੋਈ ਤੰਦਰੁਸਤ ਆਦਮੀ ਲੱਭਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੁਰਦੇ ਗਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਖਿਲਰੇ ਪਏ ਸਨ। ਲਾਸ਼ਾਂ ਕਈ-ਕਈ ਦਿਨ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਪਈਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਚੁੱਕ ਕੇ ਬਾਹਰ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਆਦਮੀਆਂ ਕੋਲ ਪੈਸੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਚਿਤਾ ਲਈ ਲੱਕੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਅਣਜਲੀਆਂ ਲਾਸ਼ਾਂ ਦਬਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜਾਂ ਦਰਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਰੋੜ੍ਹ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ।

ਇਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੱਛਣ ਜੋ ਹੁਣ ਅਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਹਨ ਭਾਰਤੀ ਕਾਲਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਹੀਂ ਲੱਗਣਗੇ। ਪਰਿਵਾਰਕ ਜੀਵਨ ਦਾ ਖੇਰੂੰ-ਖੇਰੂੰ ਹੋਣਾ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਸੰਬੰਧੀ ਸਰਮਾਏ ਦਾ ਘਾਟਾ, ਉਦੇਸ਼ਹੀਣ ਭਟਕਣਾਂ, ਆਪ ਸਹੇੜੀ ਗੁਲਾਮੀ, ਆਤਮ-ਹੱਤਿਆ ਜਾਂ ਭੁੱਖ ਨਾਲ ਮਰਨਾ, ਆਦਮ ਖੋਰੀ ਭਾਵ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਜੁਲਦੀਆਂ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਦੀ ਭਾਰਤੀ ਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਪਾਸ ਸਰਕਾਰੀ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਬਾਰੇ ਕਹਿਣ ਲਈ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਭਾਰਤੀ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਹੋਂਦ ਤੇ ਕਿਸਮ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵਿਚਾਰ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਜਨਤਾ ਲਈ ਲੰਗਰ ਖੋਲ੍ਹੇ ਗਏ, ਟੈਕਸ ਮੁਆਫ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਪੈਸੇ ਵੰਡੇ ਗਏ ਪਰੰਤੂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚਲੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਬਿਲਕੁਲ ਮਾਮੂਲੀ ਸੀ। ਸਥਿਤੀ ਦੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਕਰਕੇ ਉਹ ਅੰਨ ਦੀ ਅਸਲ ਘਾਟ ਨੂੰ ਜੋ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸੀ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦੇ। ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਭੰਡਾਰੇ ਦੀ ਜੋ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਨਹੀਂ ਸਨ ਲਿਆ ਸਕਦੇ। ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਹ ਅਸਮਰੱਥਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗੀ ਪਰ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੋਰ ਕੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। 1631 ਅਤੇ 1632 ਦੀਆਂ ਚਿੱਠੀਆਂ ਦੇ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਹਵਾਲੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਈਰਾਨ ਤੋਂ ਭਾਰੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ

ਅਨਾਜ ਮੰਗਵਾਉਣ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤੇ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਲਿਆਉਣ ਦੇ ਸਿਲਸਲੇ ਉਤੇ ਰੋਕ ਲਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਸਿੰਧ ਉਤੇ ਵੀ ਅਸਰ ਹੋਇਆ। ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੱਟ ਨੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਪਣੇ ਅੰਨ ਦਾ ਭਾਰੀ ਹਿੱਸਾ ਆਯਾਤ ਕੀਤਾ। ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਦੇ ਲੋਕ ਤਾਂ ਭੁੱਖ ਨਾਲ ਮਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੰਦੇਹ ਪੂਰਨ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਾਰ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰ ਰਾਹੀਂ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਸਨਮੁੱਖ ਕਾਫ਼ੀ ਵਧੀਆ ਤੇ ਅਤਿ ਮਾਨਵ ਹਿਤੈਸ਼ੀ ਦਰਾਮਦ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉੱਤਰੀ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੂ ਅਨਾਜ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਥਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਦੀ ਕੀਮਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੈ ਕਿ ਸੰਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬੋਝ ਲੈਂਦੇ ਪਸ਼ੂ ਕਿਵੇਂ ਚਾਰੇ ਜਾਂ ਪਾਣੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੇਸ਼ ਅੰਦਰ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤੀਕ ਚਲ ਸਕਦੇ ਸਨ।

ਇਸ ਲਈ ਬਿਪਤਾ ਨੂੰ ਟਾਲਣ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਅਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ ਦੇਣਾ ਗਲਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਬਿਪਤਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਅਟੱਲ ਸਮਝਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਅਧੂਰੀਆਂ ਸਨ ਸਗੋਂ ਢਿੱਲੀਆਂ ਵੀ ਸਨ, ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਆਗੂ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਬਾਵੇਂ ਵਧਾਉਣ ਵਾਲੇ ਵਰਤਾਉ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ ਆਏ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਦਾ ਲੇਖਕ ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਦੇ ਰਸਤੇ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਨ ਬਾਅਦ ਇਸ ਤੱਥ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੁਰਾਈ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਕੋਈ ਤਰੀਕੇ ਨਾ ਅਖਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ। "ਅਮੀਰ ਅਤੇ ਤਾਕਤਵਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਲਈ ਸਾਰਾ ਭੰਡਾਰਾ ਸੰਭਾਲੀ ਬੈਠੇ ਸਨ"। ਉਹੀ ਟਿੱਪਣੀਕਾਰ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰ ਤੋਂ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਹੜੇ ਰਸਤੇ ਤੋਂ ਅਨਾਜ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਉਸ ਤੇ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਵਿੱਚ ਆਰਪਾਰ ਮੁਗਲ ਫ਼ੌਜਾਂ ਫੈਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਸਿਰੋਜ ਦੇ ਨੇੜੇ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਵੱਡਾ ਅੰਨ ਦਾ ਭੰਡਾਰਾ ਸੀ ਪਰ "ਗਰੀਬ ਗੁਜਰਾਤ ਜਿਥੇ ਅਤਿ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ ਕਦੇ ਵੀ ਨੇੜੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਇਥੋਂ ਸਾਰਾ ਕੁਝ ਬਰਹਾਨਪੁਰ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਲਸ਼ਕਰ ਲਈ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ", ਪਰ ਇਹ ਆਖਰੀ ਔਕੜ ਆਰਜ਼ੀ ਸੀ। ਵਣਜਾਰੇ ਜਾਂ ਅਨਾਜ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਪੁੱਜ ਰਹੇ ਸਨ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਮਦਦਗਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਕਤ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਵਲ ਇਹ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਘਟੀ ਹੋਈ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਇਤਨੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀ ਸਨ ਕਿ ਆਮ ਵਪਾਰ ਰਾਹੀਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਾ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹੋਣ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕੀਮਤਾਂ ਅਜੇ ਵੀ ਸਾਧਾਰਨ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉਪਰ ਹੀ ਸਨ।

ਸਨਅਤ ਤੇ ਤਿਜਾਰਤ ਉਤੇ ਇਸ ਬਿਪਤਾ ਦੇ ਤਤਕਾਲੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਸ ਯੁੱਗ ਦੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਕੁਝ ਤੱਥਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਅਕਤੂਬਰ 1630 ਨੂੰ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਵਾਪਰਨ ਵਾਲੀ ਘਾਟ ਅਨੁਭਵ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੀ ਥਾਂ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਖਰੀਦਣ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਲ ਰਸਦ ਲਿਜਾਂਦਿਆਂ ਉਸ ਨੂੰ "ਮੁਲਕ ਦੇ ਗਰੀਬ ਭੁੱਖੇ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ

ਧਾਵੇ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇਸੇ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬਚਾਉ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝੀ ਗਈ।" ਨਵੰਬਰ ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਅਤੇ ਸੋਨੇ ਤੇ ਹੋਰ ਬਾਹਰੋਂ ਮੰਗਵਾਈਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਮੌਕੇ ਤੇ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਤੇ ਨੀਲ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਰਕੇ ਜਿਤਨੀ ਰਕਮ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਉਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਰਕਮ ਦਾ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਹੋਣ ਦਾ ਅਨੋਖਾ ਅਨੁਭਵ ਹੋਇਆ। ਉਹ ਮਦਰਾਸ ਤੋਂ ਚਾਵਲਾਂ ਦੀ ਦਰਾਮਦ ਦੇ ਸੁਝਾਉ ਦੇਂਦੇ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਰਾਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸ਼ਰਾਬਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੀਕ ਦੁਰਲੱਭ ਹੀ ਹੋ ਗਈਆਂ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਆਬਕਾਰ "ਕਈ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਜੁਲਾਹਿਆਂ, ਧੋਬੀਆਂ, ਲਲਾਰੀਆਂ ਆਦਿ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਫੁੱਲਤ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲੇ ਗਏ ਸਨ ਜਿਸ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਆਪਣੇ ਮੁਲਕ ਨੂੰ ਯੋਗ ਸਾਮਾਨ ਨਾ ਭੇਜ ਸਕਣ ਦੀ ਗੱਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰੇਸ਼ਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।" ਦਸੰਬਰ ਵਿੱਚ ਅਰਮਾਗਾਂਉ ਤੋਂ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲੀ ਕਿ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਘਟੀਆਪਨ ਕਪਾਹ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਚਾਰ ਗੁਣਾਂ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਸੀ ਅਤੇ ਵਰ੍ਹੇ ਦੇ ਆਖਰੀ ਦਿਨ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਾਰੀਗਰ ਬਹੁ-ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਨਿਵਾਸ ਸਥਾਨ ਛੱਡ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਖੇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ। ਸੋਨੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਡਿੱਗ ਰਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਗਰੀਬ ਵੇਚ ਰਹੇ ਸਨ ਜਦ ਕਿ ਅਮੀਰ ਖਰੀਦ ਨਹੀਂ ਸਨ ਸਕਦੇ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਪੈਦਾਵਾਰ ਲਗਭਗ ਆਮ ਨਾਲੋਂ ਵੀਹਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਪੁਰਾਣਾ ਰਹਿੰਦਾ ਖੂੰਹਦਾ ਨੀਲ ਹੀ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਕਪਾਹ ਤੇ ਧਾਗੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੁੱਗਣੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਸੜਕਾਂ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਲੁਟੇਰਿਆਂ ਦੇ ਜੱਥਿਆਂ ਕਰਕੇ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਨ ਅਤੇ ਦੂਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਰੇ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਕਾਲ ਅਤੇ ਜੰਗ ਨੇ ਮਿਲ ਕੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਸਿਲਸਿਲੇ ਨੂੰ ਤੋੜ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

ਨਵੇਂ ਸਾਲ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਖੁਸ਼ਕੀ ਉਤੇ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰਲੇ ਭਾਗਾਂ ਰਾਹੀਂ ਖੰਡ ਦੇ ਨਾਂ ਹੇਠਾਂ ਸ਼ੋਰਾ ਲਿਜਾਣ ਪ੍ਰਤੀ ਚਿਤਾਵਨੀ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇੰਜ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਰਸਦ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਰੋਕਿਆ ਜਾਵੇ ਤੇ ਧੋਖੇ ਦੇ ਭੇਦ ਖੁਲ੍ਹ ਜਾਣ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸਫਰ ਲਈ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਚਾਵਲ ਸਟਾਕ ਕਰਨ ਦੀ ਹਦਾਇਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੀਕ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਸ਼ਾਇਦ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਹੀ ਮਨਾ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਦੁਰਲੱਭ ਹਨ। ਜੂਨ ਵਿੱਚ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਚੰਗੀਆਂ ਆਸ਼ਾਜਨਕ ਸਨ ਅਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਉਂ ਆਰੰਭੀ ਗਈ। ਬੜੋਚ ਅਤੇ ਬੜੌਦੇ ਵਿੱਚ ਕੱਪੜਾ ਇਕੱਠਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ। "ਹਰ ਲਿਆਂਦੇ ਥਾਨ ਉਤੇ ਜੁਲਾਹੇ ਨੂੰ ਇਕ ਸੇਰ ਅਨਾਜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਭਾਰ ਦੇ ਕਰੀਬ ਮਾਲ ਸਮਾਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਉਮੀਦਾਂ ਸਨ। ਪਰ ਸਤੰਬਰ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਅਤੇ ਕਪਾਹ ਦੀ ਜਿਨਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਨਿਸ਼ੇਧਸ਼ੀਲ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਨ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਉਚੇ ਦਰਜੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਇਕ ਰੁਪਏ ਦਾ ਲਗਭਗ 6

ਪੌੜ ਅਨਾਜ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਮਲੇਰੀਆ ਬੁਖ਼ਾਰ ਤੇ ਪਲੇਗ ਫੈਲਾਊ ਮਹਾਂ ਮਾਰੀਆਂ ਹਰ ਘਰ ਤੇ ਛਾਈਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਵੀ ਨਾ ਬਚੇ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸਿਵਾਏ ਪ੍ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟ ਦੇ ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ ਹਰ ਕੋਈ ਜਾਂ ਤੇ ਮਰ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਬਿਮਾਰ ਸੀ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਟ ਵੀ ਮਰ ਗਿਆ। ਗੁਜਰਾਤ- 'ਵਿਸ਼ਵ ਦਾ ਬਗੀਚਾ' ਇਕ ਵੀਰਾਨੇ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਗਿਆ ਤੇ ਜੋ ਕੁਝ ਉਸ ਵਿੱਚ ਬਚਿਆ ਉਹ ਸਨ ਕੁਝ ਕੁ ਕਿਸਾਨ ਜਾਂ ਕਾਰੀਗਰ ਜਾਂ ਉਹ ਵੀ ਨਹੀਂ। ਨੀਲ, ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਦਮੀਆਂ ਦੀ ਥੁੜ੍ਹ ਕਰਕੇ ਨੀਲ ਜ਼ਮੀਨ ਉਤੇ ਹੀ ਗਲ ਸੜ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਪੰਦਰਾਂ ਗੰਢਾਂ, ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਕ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਨੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕੋਈ ਉਮੀਦ ਦਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਅਤੇ ਸਾਲ 1631 ਨਿਰਾਸਤਾ ਵਿੱਚ ਸਮਾਪਤ ਹੋਇਆ।

1632 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਬਿਪਤਾ ਦਾ ਵੇਗ ਘਟਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਦੇ ਵਰਣਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ 1631 ਦੀਆਂ ਬਿਪਤਾਵਾਂ ਪਹਿਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਥਾਨਕ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਸੇ ਲਈ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਨੇੜੇ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਬਾਹਰੋਂ ਅਨਾਜ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਕੀਮਤਾਂ ਡਿੱਗਣੀਆਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈਆਂ। ਕਸ਼ਟ ਦਾ ਅਤਿ ਭੈੜਾ ਦੌਰ ਬੀਤ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਸਨਅਤ ਤੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਬਹਾਲ ਕਰਨਾ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੀ ਧੀਮੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਫਰਵਰੀ 1632 ਤੱਕ ਬੜੋਚ ਤੋਂ ਕਣਕ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਰਸਦ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਥੋਕ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦ ਲਈ ਸੀ। ਇਸ ਸਾਲ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਕਾਫੀ ਬਾਰਸ਼ ਹੋਈ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਵੀ ਮੌਸਮ ਸੰਬੰਧੀ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਨੀਲ, ਸੂਤੀ ਸਮਾਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਚੀਜ਼ਾਂ ਅਜੇ ਵੀ ਮਹਿੰਗੀਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਰਾਮਦ ਕੀਤੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਅਪ੍ਰਾਪਤ ਸਨ। 1633 ਵਿੱਚ ਕੀਮਤਾਂ ਇਤਨੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ ਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਿਜਾ ਕੇ ਵੇਚਣ ਨਾਲ ਲਾਭ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ 1634 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤ ਨੇ ਕਿਸੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਵਪਾਰ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕੀਤਾ। ਵਪਾਰ ਲਈ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਵੀ ਕੀਮਤਾਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ ਪਰ ਉਸ ਵਰ੍ਹੇ ਚੰਗੀਆਂ ਫਸਲਾਂ ਹੋ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਆਮ ਜਿਹੇ ਹੋ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਸੀ। ਦਸੰਬਰ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਘਾਟਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਸੀ ਕਿ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਸੀ ਕਿ ਪੁਨਰ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਜਾਂ ਬਹਾਲੀ ਲਈ ਉਸ ਵੇਲੇ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਪੰਜ ਸਾਲ ਚਾਹੀਦੇ ਸਨ। 1634 ਦੀਆਂ ਬਾਰਸ਼ਾਂ ਭਾਵੇਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਚੰਗੀਆਂ ਸਨ ਕਾਰੀਗਰ ਵਾਪਸ ਆ ਰਹੇ ਸਨ ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਮੁੜ ਵਸ ਰਹੇ ਸਨ। ਜੋ ਕੁਝ ਹੋਇਆ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਇਕ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਬਲਕਿ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਹੀ ਪਵੇਗਾ।

"ਪਿੰਡ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਭਰਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਚੰਗੇਰੇ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ ਪਰ ਜੇ ਸਭ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕਾਂ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਤੀਆਂ ਅਤੇ ਲਾਲਚਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਬਰ ਤੋਂ ਗਰੀਬ

ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਸਾਲ ਲਈ ਛੁਟਕਾਰਾ ਮਿਲ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਉਹ ਵਿਚਾਰੇ ਆਪਣੇ ਪਸ਼ੂ ਰੱਖਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਉਹ ਧਰਤੀ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਉਪਜ ਕਰਕੇ ਮੁਲਕ ਵਿੱਚ ਬਹੁਲਤਾ ਲੈ ਆਉਣਗੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੱਚੇ ਆਪਣੇ ਪਿਤਾ ਪੁਰਖੀ ਕੰਮ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲ ਲੈਣਗੇ।"

ਅੰਤਿਮ ਵਾਕ ਵਿਚਾਰਨ ਯੋਗ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਕਾਲਾਂ ਦਾ ਇਕ ਅਤਿ ਸਥਾਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮਾਹਰ ਕਿਸਾਨਾਂ ਅਤੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਕਾਰੀਗਰੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਡਿਗਣਾ ਸੀ। ਕਈ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਤਕ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਆਦਿ ਦੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣਾ ਪਿਆ। ਵਿਭਿੰਨ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਬਹਾਲੀ ਦੀ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸੀ। ਸਤੰਬਰ 1635 ਤੱਕ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੇ ਬੜੌਦਾ ਵਿੱਚ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਦੇ ਪੁਨਰ-ਸਥਾਪਨ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁਕੇ ਗਏ ਪਰ ਬੜੌਚ ਅਜੇ ਵੀ "ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨਾਲ ਅੱਛੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਬਾਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ" ਅਤੇ ਉਥੇ ਇਕ ਵੱਖਰੀ ਵਪਾਰੀ ਸੰਸਥਾ ਫ਼ਜ਼ੂਲ ਸਮਝੀ ਗਈ।

ਤਿਜਾਰਤ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਦਸੰਬਰ 1635 ਦੀ ਇਕ ਚਿੱਠੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਬਾਸ਼ਿੰਦਿਆਂ ਦੇ ਪਰਤਣ ਅਤੇ ਅਨਾਜ ਦੇ ਸਸਤੇ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਾਕੀ ਕੀਮਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਡਿੱਗ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਵਾਂ ਆਰੰਭ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਰਮਾਇਆ ਉਧਾਰ ਲੈਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪਰ ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਜਿੰਨਾ ਉਹ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ ਰਸਦ ਪਾਣੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕਰ ਸਕੇ ਅਤੇ ਉਹ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਜਿਨਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਸਿੰਧ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵੱਲ ਵਧਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਜਨਵਰੀ 1636 ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਵਲੋਂ ਈਰਾਨ ਲਈ ਸਮੁੰਦਰੀ ਰਸਤੇ ਸਾਮਾਨ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰਹਿ ਚੁੱਕੀ ਸਰਗਰਮੀ ਅੰਕਿਤ ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ। ਮਾਰਚ ਤੀਕ ਅਨਾਜ ਦੀ ਕੀਮਤ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪਰੈਲ ਵਿੱਚ ਅੰਨ ਅਤੇ ਕੱਚਾ ਸੂਤ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਥੇ 1635 ਦੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਸੋਕੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਬੜੌਦਾ ਹੁਣ ਕੁਝ ਵਧੇਰੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕੱਪੜਾ ਤਿਆਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਬੜੌਚ ਭੈੜੀ ਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸਤੰਬਰ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਇਕ ਖ਼ਤ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਲੋਕੀ ਭੱਜ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਹੁਣ ਧੰਧੇ ਦੀ ਕਮੀ ਕਰਕੇ ਆਦਮੀ ਮੁੜਨ ਤੋਂ ਡਰਦੇ ਹਨ।" ਸਾਲ 1637 ਦਾ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਤੇ ਕੋਈ ਰੋਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਪਰੰਤੂ 1638 ਵਿੱਚ ਇਕ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਫਿਰ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਸੀ; ਸਾਮਾਨ ਦੀ ਬਹੁਲਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਤਿਜ਼ਾਰਤ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੇ ਆਸਾਰ ਉਤਸ਼ਾਹ-ਜਨਕ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1639 ਤਕ ਗੁਜਰਾਤ ਫਿਰ ਖੁਸ਼ਹਾਲ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਘਟੀ ਹੋਈ ਜਨ-ਸੰਖਿਆ ਅਤੇ ਹੁਨਰ ਦੀ ਘਾਟ ਦਾ ਅਜੇ ਵੀ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਦੂਸਰੀਆਂ ਸ਼ਿਲਪਕਾਰੀ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸਤਰ ਤੇ ਅਸਰ ਪੈ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਆਖਰੀ ਚੀਜ਼ਾਂ (ਸ਼ਿਲਪਕਾਰੀ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਲਗਾਤਾਰ ਸੁਧਾਰ ਨਜ਼ਰ ਆ ਰਿਹਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੜੌਚ ਵੀ ਕੁਝ ਤਰੱਕੀ ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧੀ ਵਿੱਚ ਹਾਨੀ ਬਣੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਜੋ

ਮਹੱਤਤਾ ਗੁਜਰਾਤ ਨੇ ਯੂਰਪੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਥਮਤਾ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸੀ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ।

ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਾਲ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸਥਾਰਮਈ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਪਰੰਤੂ ਕੁਝ ਸੰਕੇਤ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਥੋਂ ਦੀ ਮੁਸੀਬਤ, ਤੀਬਰਤਾ ਪੱਖੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਪਈ ਮੁਸੀਬਤ ਦੇ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾਯੋਗ ਹੈ। "ਬਾਦਸ਼ਾਹ-ਨਾਮਾ" ਜਿਹੜਾ ਕਿ 1650 ਦੇ ਕਰੀਬ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਗੁਜਰਾਤ ਸਮੇਤ ਦੱਖਣ ਦੇ ਚਾਰ ਸੂਬਿਆਂ ਨੂੰ ਆਮ ਸਥਿਤੀਆਂ ਪੱਖੋਂ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹਾਲਤ ਨਾਲੋਂ ਭਿੰਨ ਸਮਝਦਾ ਹੈ। ਲੇਖਕ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਵੀਹ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹੀ ਮਾਲੀਆ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧਿਆ ਸੀ, ਅੰਕੜੇ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਪੰਜੇ ਸੂਬੇ ਸਥਿਰ ਸਨ ਬਲਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਤਪਾਦਨ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਹੋਈ ਦਿਸਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ 1630-32 ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਮੱਥੇ ਮੜ੍ਹਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸ਼ਹਿਜ਼ਾਦਾ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ 1653 ਵਿੱਚ ਦੱਖਣ ਦਾ ਵਾਇਸਰਾਇ ਬਣਿਆ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਹ ਅਜੇ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਦਾ ਸ਼ਾਹੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਮਸੂਲ ਦੇਣਾ ਤਾਂ ਪਾਸੇ ਰਿਹਾ ਉਹ ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠਲੇ ਸਥਾਨਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਵੀ ਪੈਸੇ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇ ਸਕਦਾ। ਇਸੇ ਲਈ ਦੱਖਣ ਇਕ ਪੂਰੀ ਪੀੜ੍ਹੀ ਤੀਕ ਕੰਗਾਲ ਬਣਿਆ ਰਿਹਾ।

1630 ਦੇ ਕਾਲ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦੇ ਲੰਮੇ ਵਿਵੇਚਨ ਦਾ ਭਾਰਤੀ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀਆਂ ਜੁਲਦੀਆਂ ਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੜ ਵਾਪਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਲ ਦਾ ਫੈਲਾਅ ਤੇ ਇਸ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਦੂਰ-ਦੂਰ ਤੀਕ ਪਸਰੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਅੰਦਰ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਸੀ। ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਇਹੀ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਅਸਰ ਸਨ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਰਜੇ ਵਿੱਚ ਫ਼ਰਕ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਾਰ ਅੰਨ ਦੀ ਅਸਲ ਥੁੜ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਵਾਪਰਨ ਦਾ ਅੰਦੇਸ਼ਾ ਵੀ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਜਿਥੇ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਨਾਸਬ ਦਰਾਮਦ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਉਥੇ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਪ੍ਰਵਾਸ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵਾਸ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹੋ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਲੋਕ "ਅੰਨ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਵਿੱਚ ਬੇਨਿਸ਼ਾਨਾ ਭਾਉਂਦੇ ਫਿਰਨ"। ਇਹ ਇਥੋਂ ਤੀਕ ਪ੍ਰੰਪਰਾਗਤ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਰਤਮਾਨ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਸ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਲੱਛਣਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਫੌਰੀ ਮਾਇਕ ਸਹਾਇਤਾ[5] ਦੀ ਲੋੜ ਦੇ ਯਕੀਨੀ ਚਿੰਨ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ। ਇਕ ਪਿੰਡ, ਇਕ ਸ਼ਹਿਰ ਜਾਂ ਇਕ ਜ਼ਿਲੇ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਾਰ ਪ੍ਰਵਾਸ, ਬਿਮਾਰੀ ਅਤੇ ਮੌਤ ਨਾਲ ਖੇਰੂੰ-ਖੇਰੂੰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਫਿਰ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਮੁੜ ਪੂਰਵ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਉਸ ਯੁੱਗ ਦੇ ਸਾਹਿਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀਆਂ ਵਾਸਤਵਿਕ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਜੋ ਅਮਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਵੇਗਵਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹੋਣਗੇ, ਕੋਈ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਉਹ ਭਟਕਦੇ ਫਿਰਦੇ ਮਨੁੱਖ ਜਿਹੜੇ ਬਚ ਗਏ ਹੁੰਦੇ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਮੌਸਮ ਦੀ ਆਮਦ ਤੇ ਵਾਪਸ ਪਰਤ

5. 'ਰਿਪੋਰਟ ਆਫ ਦੀ ਇੰਡੀਅਨ ਫੈਮਨ ਕਮਿਸ਼ਨ' 1901, ਪੰਨਾ 14 ਵੇਖੋ।

ਆਉਂਦੇ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਫਿਰ ਬਹਾਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ। ਪਰੰਤੂ ਬਹਾਲੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਕਾਊ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਇਸ ਵਿੱਚ "ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰਾਂ ਦੇ ਜ਼ੁਲਮ ਤੇ ਲਾਲਚ" ਕਰਕੇ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੇਰ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਸਰਮਾਏ ਦਾ ਘਾਟਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਕੰਮ ਵਾਲੇ ਪਸ਼ੂਆਂ ਦਾ ਘਾਟਾ, ਹੁਨਰ ਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਪਤਨ ਅਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਵਧ ਰਹੀ ਬਦਨਾਮੀ ਆਦਿ ਅਜਿਹੇ ਲੱਛਣ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਅਰਥ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਨਾਲ ਬਹੁਤੇ ਸਿੱਧੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਦੀ ਤਬਾਹੀ ਅਤੇ ਵਿਭਿੰਨ ਪੱਧਰਾਂ ਤੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਾਪਰ ਰਹੇ ਮਨੁੱਖੀ ਕਸ਼ਟ ਦੀ ਤੀਬਰਤਾ ਸਮਾਜਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਲਿਖਣ ਵਾਲੇ ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਦੇ ਧਿਆਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ।

ਸੱਤਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਲਈ ਲਿਖਤਾਂ

ਭਾਗ 1 ਕਾਲਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਲਈ ਹਵਾਲੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ :- 1614-15 ਲਈ ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 346, ਤੁਜਕ ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 330; 1618-19 ਲਈ 'ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕਿਪਟਸ' ਭਾਗ 1. ਪੰਨਾ 162; ਫੇਰਿਆ ਵਾਈ ਸਾਊਜ਼ਾ, ਭਾਗ 3 ਪੰਨਾ 298; ਅਤੇ ਮੈਥਵੋਲਡ ਪੰਨਾ 993, 1835 ਲਈ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 22 ਮਾਰਚ, 10 ਜੂਨ ਅਤੇ ਅਕਤੂਬਰ 31, 1636; 1640 ਲਈ ਉਹੀ ਲਿਖਤ; 31 ਮਾਰਚ 1641; ਲਈ ਉਹੀ ਲਿਖਤ 26 ਦਸੰਬਰ, 1641; 20 ਜੂਨ, 3 ਨਵੰਬਰ 1642 ਲਈ, ਉਹੀ ਲਿਖਤ (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) 15 ਫਰਵਰੀ ਅਤੇ 16 ਅਕਤੂਬਰ, 1643 1645-46 ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 8. ਪੰਨਾ, 46, 54; ਫੁਟ ਨੋਟ 68-74, 163, 198; 1647 ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ, ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 157, 192; 1648 ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 246, 259; 1650 ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 8, 332; ਭਾਗ 9, ਪੰਨੇ 109, 29, 82; 1658 ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ, ਭਾਗ 10, ਪੰਨੇ 196, 210, 1659-60 ਲਈ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ, ਭਾਗ 8. ਪੰਨੇ 257, 263, 306, 401, 407; 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 13 ਜਨਵਰੀ, 17 ਫਰਵਰੀ ਅਤੇ 16 ਮਈ 1661; ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ 7, ਪੰਨਾ 263।

ਭਾਗ 2 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4, ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 55 ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 24। ਇਸਦੀ ਕਹਾਣੀ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4 ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤੀਕ ਸਾਰੇ ਪਸਰੀ ਪਈ ਹੈ; ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਹੈ ਸੀ. 3 ਵਿੱਚ, ਆਰਥਿਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਲਈ ਵੇਖੋ, ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 24 ਐਥਰਿਜ਼, ਪੰਨੇ 39, 63; ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2 ਪੰਨੇ 49, 50, 56, ਸਨਅਤ ਤੇ ਤਿਜਾਰਤ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਵਾਲਾ ਵੇਰਵਾ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4, ਵਿੱਚੋਂ ਸੰਕਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ ਸਹਿਜ ਬਹਾਲੀ ਲਈ ਦੇਖੋ ਉਪਰਲੀ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਭਾਗ 4 ਅਤੇ 5 ਸੀ, ਦੱਖਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤੱਥ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ', ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 710 ਅਤੇ ਜਾਦੂਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ' ਪੁਸਤਕ 1. ਪੰਨਾ 170, ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ।

ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ

"ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ"

ਹੁਣ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਦੇ ਆਖ਼ਰੀ ਪੱਖ ਵੱਲ ਮੁੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਵਿਭਿੰਨ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਾਂ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਾਬਤ ਸਾਡੀ ਇਤਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣ ਲੈਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਬਹੁਤਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕਿ ਅਜ ਕਲ੍ਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਦਾ। ਜੇ ਕਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਇਕ ਕੰਪਨੀ ਨੇ, ਅਮਰੀਕਨ ਜਾਂ ਜਪਾਨੀ ਹੀ ਕਹਿ ਲਵੋ, ਨਵੇਂ ਕਲਕੱਤੇ ਜਾਂ ਬੰਬਈ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਵੀਂ ਏਜੰਸੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੱਕ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਪਤਾ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਫ਼ਤਰਾਂ ਤੇ ਮਾਲ ਗੁਦਾਮਾਂ ਤੇ ਕਾਬਜ਼ ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਦਫ਼ਤਰੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਲ, ਜਹਾਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਖੜੇ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚੇ, ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਪਾਰ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਦੇ ਖ਼ਰਚਿਆ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਮੁੱਢਲੀ ਸੰਧੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੋਣਗੇ ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਸਤੀ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਭਾਗ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਹ ਦੀਵਾਨੀ ਜਾਂ ਅਪਰਾਧੀ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਨਿਆਂ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬੰਦਸ਼ ਪੱਖੋਂ ਉਹ ਦਰਾਮਦ ਮਹਿਸੂਲ, ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ। ਇਹ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਜਿਹੜਾ ਅਜਕਲ੍ਹ, ਜਿਤਨਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੇ ਆਸਾਨ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਨਵਾਂ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਲਿਖ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੀਤੀਆਂ ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸੱਤਾਧਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਥਾਂਵੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੀਤੀਆਂ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਕਈ ਵਾਰ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਸੱਚ ਇੰਝ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਯੂਰਪੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਪਾਰੀ ਮਾਣਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਆਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ

ਆਪ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਢਾਲ ਲਿਆ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰੋਲ ਏਸ਼ੀਆਈ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੋ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਨਾਲ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਤੱਥ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਮਲਾਕਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਲੀਕਟ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਗਮਨ ਦੇ ਪਰਿਣਾਮ ਵਜੋਂ ਵਾਪਰੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਸਾਲ 1511 ਵਿੱਚ ਅਲਬੁਕਰਕ ਮਲਾਕਾ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਿਆ ਤਾਂ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਕਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰਕ ਬਸਤੀਆਂ ਸਨ। ਹਰ ਕੌਮ ਦੇ ਬੰਦੇ ਉਥੇ ਆਪਣੀਆਂ ਹੀ ਰਸਮਾਂ ਰੀਤੀਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਹਰ ਕੌਮ ਦਾ ਇਕ ਮੁਖੀ ਬੰਦਾ ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਆਪਣੇ ਕੌਮੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕ ਗਵਰਨਰ ਦੇ ਕਾਰਜ ਨਿਭਾਉਂਦਾ ਸੀ। ਅਲਬੁਕਰਕ ਦੀ ਆਮਦ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਜਾਤੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਖੇੜ ਵਾਪਰਿਆ। ਚੀਨੀਆਂ ਤੇ ਜਾਵਾ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਉਸ ਨੂੰ ਜੀ ਆਇਆਂ ਕਿਹਾ; ਪਰੰਤੂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਤੋਂ ਮੁਸਲਮਾਨ ਆਪਣੇ ਸਹਿਧਰਮੀ ਮਲਾਇਆ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਨਾਲ, ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀਆਂ ਦੀ ਬਸਤੀ ਦੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਰੋਧੀ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਰਾਜੇ ਉਤੇ ਪ੍ਰਬਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਦਾ ਆਰੰਭ ਹੋਇਆ। ਦੋਨ੍ਹਾਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਉਤੇਜਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੰਤਵ ਭਾਵੇਂ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਕੂਲ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਨਹੀਂ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਮਸਲਾ, ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤਿਜਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸੀ। ਮਲਾਕਾ ਇਕ ਅਜਿਹੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਪੂਰਬ ਤੇ ਪੱਛਮ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਵੇਚਣ ਲਈ ਲਿਆਉਂਦੇ ਸਨ, ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ, ਪੱਛਮੀ ਖਰੀਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨੂੰ ਚੰਗਾ ਸਮਝਦੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਮੁਸਲਮਾਨ, ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਆਪਣੇ ਮੌਜੂਦਾ ਝਗੜੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਦਰਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਆਪਣੀ ਪੱਛਮੀ ਹਲਕੇ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੀ ਹਰ ਸੰਭਵ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਪੁਰਤਗੇਜ਼ ਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਮਲਾਕਾ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਵਪਾਰਕ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ ਨਾ ਕਰ ਸਕੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਵਲੋਂ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਸਤੀ ਦੂਸਰੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਮਝੌਤੇ ਲਈ ਗੱਲਬਾਤ ਦੀਆਂ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਅਸਫਲ ਰਹੀਆਂ। ਇਸਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਅਲਬੁਕਰਕ ਨੇ ਹਥਿਆਰਬੰਦ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਅਲੋਪ ਹੋ ਗਏ।

ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਮਲਾਕਾ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਉਥੇ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜ਼ਾਮੋਰਿਨ ਜਾਂ ਰਾਜੇ ਦੀ ਪਰਜਾ ਵਲੋਂ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਦਰਾਮਦ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੀ ਹੋਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਰਬ ਤੇ ਮਿਸਰ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਿ ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ।

ਇਧਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਲਾਕਾ ਵਿੱਚ ਦਰਾਮਦਕਾਰ ਨਵੇਂ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਜੀ ਆਇਆਂ ਕਹਿਣ ਲਈ ਉਤਸੁਕ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਸਾਰਾ ਤਾਣ ਨਵੇਂ ਪ੍ਰਤਿਯੋਗੀਆਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰ ਸੱਤਾਧਾਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਹਾਵੀ ਸਨ ਅਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਵੇਖਿਆ ਕਿ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦਾ ਇੰਤਜ਼ਾਮ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਧਰ ਇਹ ਅਰਬ ਤੇ ਮਿਸਰ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਕਾਲੀਕਟ ਦੇ ਜ਼ਾਮੋਰਿਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸਨ ਬਲਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਪਣਾ ਇਕ ਸਥਾਨਕ ਗਵਰਨਰ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰੀ ਇਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਵੈ-ਸ਼ਾਸ਼ਨੀ ਬਸਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਲਾਕਾ ਵਿੱਚ ਕਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਤੇ ਸਵੈ-ਸ਼ਾਸਨੀ ਤਿਜਾਰਤੀ ਬਸਤੀਆਂ ਸਨ।

ਕੇਵਲ ਕਾਲੀਕਟ ਹੀ ਇਕੱਲੀ ਭਾਰਤੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿੱਥੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਤਿਜ਼ਾਰਤ ਦੀ ਰੀਤੀ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੇਖੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਲਈ ਛੱਡਿਆ ਬਾਰਬੋਸਾ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤੱਟ ਦੇ ਦੂਰ ਤੀਕ ਫੈਲੇ ਹੋਏ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। ਮਾਲਾਬਾਰ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਚੇਟੀਜ਼, "ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਆਪ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੀ ਪੁੱਛ ਪੜਤਾਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਉਹ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲ ਇਨਸਾਫ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ"। ਉਸੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦਾ, ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਆਪਣਾ ਮੁਸਲਮਾਨ ਗਵਰਨਰ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਰਾਜੇ ਦੀ ਦਖ਼ਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਹੁਕਮ ਕਰਦਾ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਜ਼ਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਸਿਰਫ਼ ਗਵਰਨਰ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ"। ਕਾਯਲ ਵਿੱਚ ਮੋਤੀ-ਮੱਛੀਆਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਮੁਸਲਮਾਨ ਵਪਾਰੀ "ਰਾਜੇ ਦੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦੇ ਝਗੜਿਆਂ ਦੇ ਫ਼ੈਸਲੇ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਬਾਰਬੋਸਾ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਤਿਜ਼ਾਰਤੀ ਅਧਿਕਾਰ ਭਾਰਤੀ ਤੱਟਾਂ ਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। ਬੇਸ਼ਕ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਬੰਧ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲੇ ਹੀ ਪਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਿਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸੇ ਟਿੱਪਣੀ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਦੂਰ ਦੁਰੇਡੇ ਪੂਰਬੀ ਟਾਪੂਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਬਾਹਰੋਂ ਲਿਆਂਦਾ, ਅਣ ਇਤਿਹਾਸਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਰਿਵਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਤਿਜਾਰਤੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਹੋਰ ਵੀ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਦੇ ਸੈਨਾਪਤੀਆਂ ਨੇ ਅਕਸਰ ਇਲਾਕਾਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਸ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਇਲਾਕਾ ਹਥਿਆ ਲਿਆ। ਪਰੰਤੂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਉਹ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਨਹੀਂ ਪੁਰਤਗਾਲ ਦੇ ਰਾਜੇ ਦੇ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧੀਆਂ ਵਜੋਂ ਕਾਰਜ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕੁਝ

ਪਿਛਲੀਆਂ ਤਿਜਾਰਤੀ ਬਸਤੀਆਂ ਜਿਵੇਂ ਹੁਗਲੀ ਵਿੱਚ, ਏਸ਼ੀਆਈ ਬਸਤੀਆਂ ਨਾਲ ਵਧੇਰੇ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ ਪਰੰਤੂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਹ ਆਪਣੀ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਭੁਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧੀ ਤੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਲੈਂਦੇ ਤੇ ਇਸਦੀ ਵਾਕਫੀਅਤ ਦਾ ਅਯੋਗ ਲਾਭ ਉਠਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਹੁਗਲੀ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਤੇ ਗੁਦਾਮਾਂ ਲਈ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਮੰਗ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਪਰੰਤੂ ਸਮੇਂ ਦੇ ਬੀਤਣ ਨਾਲ ਉਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਵੱਧ ਗਏ ਅਤੇ ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਧਾਰਣ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਬਿਆਨ ਠੀਕ ਹੈ। ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਕੌਮ ਦੁਆਰਾ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਲ ਸੈਨਾ ਦੀ ਤਾਕਤ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਿਆਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭੁਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਗ੍ਰਹਿਣ ਕਰ ਲਏ।

ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਪਹਿਲੀਆਂ ਡੱਚ ਬਸਤੀਆਂ ਨਿਰੋਲ ਤਿਜਾਰਤੀ ਸਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਏਸ਼ੀਆਈ ਵਿਵਹਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਏ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਅਤੇ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿਚਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਖੇੜਾ ਦਿਮਾਗ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਉਤੇ ਇਕ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਿਰਫ਼ ਵੇਖਣ ਤੇ ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਠਹਿਰਿਆ ਹੋਵੇ, ਕਿਸੇ ਚਿਰਸਥਾਈ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਯਾਤ-ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਾਂ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਇਕ ਆਰਜ਼ੀ ਸਮਝੌਤਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਹਾਊਟਮੈਨ ਅਧੀਨ ਪਹਿਲੀ ਡੱਚ ਮੁਹਿੰਮ, ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਇਕ ਮੁਹਿੰਮ ਸੀ, ਸੰਬੰਧੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਤੋਂ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਬਸਤੀਆਂ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਤੇ ਕੋਈ ਸਿੱਧੀ ਰੌਸ਼ਨੀ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦੀ। ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਚੀਨੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ, ਜਿਹੋ ਜਿਹੇ ਦੂਸਰੀਆਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ[1] ਉਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਨ। ਉਹੋ ਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣਗੇ। ਡੱਚਾਂ ਲਈ ਮਿਲਦੇ ਜੁਲਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਸੁਆਲ ਸਿਰਫ਼ ਉਦੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕੇਵਲ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਵਪਾਰ ਅਯੋਗ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਰਾਹੀਂ ਸਫ਼ਰ ਤੋਂ ਫੈਕਟਰੀ ਵਲ ਕਦਮ ਪੁੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਇਕ ਵਾਰ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਆਬਾਦ ਕਰਨ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਰਵੱਈਆ ਸੂਖਮਤਾ ਪੂਰਨ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਪਾਸ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਮੁੰਦਰੋਂ ਬਾਅਦ ਧਰਤੀ ਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਡੱਚ ਆਦਮੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੋਣਗੇ। ਹਾਊਟਮੈਨ ਦੀ ਮੁਹਿੰਮ ਤੋਂ ਪਿਛੋਂ ਦੀਆ ਮੁਹਿੰਮਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅਧੂਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਪਹਿਲੀ ਅਸਲ ਡੱਚ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫ਼ਲ ਰਿਹਾ ਹਾਂ। ਪਰੰਤੂ ਆਕ੍ਰਤੀਏ

---

1. ਹਾਊਟਮੈਨ ਦੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਰਸਾਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਬੰਤਮ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵਿੱਚ ਚੀਨੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਵੱਖਰੀ ਬਸਤੀ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਹੈਸੀਅਤ ਦੇ ਕੋਈ ਵੇਰਵੇ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ (ਹਾਊਟਮੈਨ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 108)। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਡੱਚ ਨੇ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਚੀਨੀਆ ਦੇ ਕਪਤਾਨ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਚੀਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਸਵੈ ਸ਼ਾਸਕੀ ਸਨ।

ਨਿਸਚੇ ਹੀ ਸਤੰਬਰ 1602 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਵਸਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬਾਕੀ ਦੇ ਉਸੇ ਸਾਲ ਦਸੰਬਰ ਵਿੱਚ ਬੰਤਮ ਵਿਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਧੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਮਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ, ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਲਈ 1603 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁੱਢਲੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਤੰਤਰ ਨਿਆਂ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਪ੍ਰਯੋਗ ਲਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਸੀ। ਇਹ ਕੋਈ ਅਨੋਖੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਿਵਾਜ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਜ਼ਾ ਜਾਂ ਦੰਡ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਇਸੇ ਲਈ 1603 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਡੱਚ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਰਬਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕ ਸਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦੇ ਜੁਲਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਮਾਣਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬਸਤੀ ਜਾਂ ਫੈਕਟਰੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਸਵੈ-ਸ਼ਾਸਕੀ ਸੰਘ ਸੀ। ਮੁੱਢਲੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਬਸਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ੱਕੇ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲੇ ਜਹਾਜ਼ੀ ਬੇੜੇ ਦੇ ਕਮਾਂਡਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਆਰੰਭ ਐਚਿਨ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਇਕ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਵੈ ਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਸੀ। ਐਚਿਨ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਪਿਛੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਬੇੜਿਆਂ ਲਈ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਢੁੱਕਵੀ ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੋਨਾਂ ਪਾਸਿਆਂ ਤੇ ਇਹੋ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਖ਼ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸਾਲ 1606 ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਇਕ ਬਸਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਸਮਝੌਤੇ ਸੰਬੰਧੀ ਗੱਲਬਾਤ ਨੇਪਰੇ ਨਾ ਚੜ੍ਹ ਸਕੀ। ਇਸੇ ਲਈ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਲਈ ਜਹਾਜ਼ ਰਵਾਨਾ ਹੋਇਆ ਜਿਥੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਜਿਸਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਸਥਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਇਹ ਗੱਲਬਾਤ ਪਹਿਲਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਤੇ ਪਿਛੋਂ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਹੋਈ ਸੀ। ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਿੱਛੋਂ ਅਸੀਂ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਗੱਲਬਾਤ ਪਰੇਡੇ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਹੋਈ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਪੁਲੀਕਟ ਤੇ ਤੰਗਨਾਪਟਮ, ਵਿੱਚ ਬਸਤੀਆਂ ਸਥਾਪਤ ਹੋਈਆਂ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਾਲੀਕਟ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਹੜੀ ਭਾਵੇਂ ਨੇਪਰੇ ਨਾ ਚੜ੍ਹੀ। ਉੱਤਰੀ ਤਟ ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਤਜਰਬਾ ਡੱਚ ਬਸਤੀ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਵਾਸਤੇ ਖਰੜਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਲਾਹੇਵੰਦ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ। ਉਸ ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧ ਨਿਆਂ ਵਿਵਸਥਾ, ਸਵੈ ਸ਼ਾਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਲੱਖਣਤਾ ਦੇ ਚਿੰਨ੍ਹ ਵਜੋਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ। ਬੇਸ਼ਕ ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਸਿੱਧ ਹੋਈ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਸਮੁੰਦਰ-ਤੱਟੀ ਏਸ਼ੀਆਈ ਰਿਆਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਹੀ। ਕਾਲੀਕਟ, ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਅਤੇ ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੰਤਮ ਅਤੇ ਐਚਿਨ ਦੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਤਿਜਾਰਤੀ ਰੀਤੀ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਮਹਾਨ ਮੁਗਲ (ਮੁਗਲ ਬਾਦਸ਼ਾਹ) ਦਾ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਕੇਂਦਰੀ ਏਸ਼ੀਆ ਵਾਲਾ ਸੀ, ਜਿੱਥੇ ਅਜਿਹੇ ਵਿਚਾਰ ਸ਼ਾਇਦ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਰਿਆਇਤ ਦੀ

ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਕੋਈ ਸਾਧਾਰਨ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੂਰਤ ਪਹੁੰਚਣ ਵਾਲੇ ਪਹਿਲੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਕਮਾਂਡਰ ਹਾਕਨਜ਼ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਸਨੂੰ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤਾਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਬਸਤੀ ਲਈ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਮਿਤ ਉਹ ਸੰਧੀ ਨਪੇਰੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਦੇ ਪ੍ਰਯਤਨ ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਵੀ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਿਆ ਉਸਦੀ ਨੀਤੀ ਅਸਫ਼ਲ ਰਹੀ ਅਤੇ ਪੱਕੀ ਬਸਤੀ ਸੰਨ 1612 ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਜਦੋਂ ਬੈਸਟ ਅਤੇ ਅਲਡਵਰਥ ਨੇ ਇਕ ਸੰਧੀ ਲਈ ਗੱਲਬਾਤ ਕੀਤੀ ਤੇ ਜਿਸਨੂੰ ਉਹ ਰਾਜੇ ਦੀ ਰਸਮੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਫੜਨ ਪਿਛੋਂ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਬਾਤਾਂ ਹੋਈਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਰ ਥੋਮਸ ਰੋਅ ਦੇ ਰਸਾਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਸਤਾਰ ਸਹਿਤ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਾਫ਼ੀ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉਹ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਸੰਧੀ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਰਿਹਾ ਪਰੰਤੂ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰਿਆਇਤ ਨਾਲ ਹੀ, ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕ ਰੀਤੀ ਹੀ ਸੀ, ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਬਲਕਿ ਉਹ ਅਸਲ ਨੁਕਤੇ ਤੋਂ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਅਸਲ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੀ ਡਿਗ ਗਿਆ। ਸਾਡੇ ਮੌਜੂਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੱਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਵਰਣ ਉਹ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬਸਤੀ ਵਿੱਚ ਰਹਿਣ ਲਈ ਇਹ ਸ਼ਰਤ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਧਰਮ ਅਤੇ ਕਨੂੰਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਹਿ ਸਕਦੇ ਸਨ ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦਾ ਸਥਾਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋਨੋਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਤਿਜ਼ਾਰਤ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਕੁਝ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਆਪਣੀ ਕੌਮ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਹੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਉਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦੋਨਾਂ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਮਲਾਕਾ ਜਾਂ ਕਲੀਕਟ ਜਿਹੇ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਏਸ਼ੀਆਈਆਂ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਸੀ, ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਧੁਨਿਕ ਵਪਾਰੀ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਕਰਨਗੇ ਬਲਕਿ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਈਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦੋਨੋਂ ਧਿਰਾਂ ਪਾਲਣ ਲਈ ਵਚਨ ਬੱਧ ਸਨ, ਉਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਨੁਕਤਾ ਵਿਹਾਰਕ ਮਹੱਤਤਾ ਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜੇ ਅਧਿਕ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਆਮ ਕਰਕੇ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਅਸਲ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬਿਨਾਂ ਬਿਲਕੁਲ ਹੀ ਅਸਪੱਸ਼ਟ ਹਨ। ਕਈ ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਭਿੰਨ ਮੌਕਿਆਂ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਰੀਤੀਆਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਇਕ ਰਿਆਸਤ ਰੀਤੀ ਤੋੜਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਸਾਧਾਰਨ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਲੜਾਈ ਝਗੜੇ ਦੇ ਛਿੜਨ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੁਝ ਕੁ ਡੱਚਾਂ ਜਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਜਾਂ ਦੂਸਰੀ ਥਾਂਵੇਂ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਗਲ ਸ਼ਹਿਨਸ਼ਾਹ ਜਾਂ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਨਾਲ ਭਾਵੇਂ ਲੜਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਰ ਸਕੇ ਪਰੰਤੂ ਸਮੁੰਦਰ ਤੇ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਕੇ ਤੇ ਸਫ਼ਲਤਾ ਨਾਲ ਲੜਾਈ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਿਆ ਹੈ

ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਪਾਸ ਜਲ ਸੈਨਾਵਾਂ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਸੀਂ, ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਈਆਂ ਬਲ ਯੁਕਤ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਜਵਾਬੀ ਹਮਲੇ ਵਜੋਂ ਹੋਈਆਂ ਕਹੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਝੜਪਾਂ ਕਾਰਨ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਿਲਸਲਾ ਵਾਰ ਵਾਰ ਭੰਗ ਹੋਇਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਲੜਾਈ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਰਿਆਸਤ ਇਕ ਰੀਤੀ ਭੰਗ ਕਰਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਨੈਤਿਕਤਾ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਠੀਕ ਸਮਝਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਦੋਂ ਤਾਕਤ ਨਾਲ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਠੀਕ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਲੜਾਈ ਦੀਆਂ ਦੂਸਰੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਸਰ ਤੋਂ ਹੀ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਸੀ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਬਦਲਾ-ਲਊ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੀ ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਸਾਨੂੰ 1623-24 ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਲੈਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਇਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵੇਰਵਾ ਹੈ ਜੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਇਕ ਇੰਡੀਆ ਦੇ 1622-23 ਅਤੇ 1624-29 ਵਾਲੇ ਭਾਗਾਂ ਦੀਆਂ ਭੂਮਿਕਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਾਧੂ ਵਿਸਥਾਰਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡਦਿਆਂ ਵੇਖੀਏ ਤਾਂ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਤੰਗ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਇਸੇ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਕੁਝ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਉੱਤੇ ਜਿਹੜੇ ਲਾਲ ਸਮੁੰਦਰ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੱਦੇ ਹੋਏ ਵਾਪਸ ਪਰਤ ਰਹੇ ਸਨ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਹਰਜਾਨੇ ਪੂਰੇ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਏ ਉਤਨਾ ਚਿਰ ਜ਼ਮਾਨਤ ਵਜੋਂ ਰੋਕੀ ਰੱਖਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪੂਰਬਕ ਨੇਪਰੇ ਚੜ੍ਹਾਇਆ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਹ ਕਾਰਜ ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿਰੁੱਧ ਖੁਲ੍ਹੇ ਵਿਰੋਧ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਫ਼ੌਰੀ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਮੁਗ਼ਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਹਥਿਆਰ ਸੁੱਟ ਦਿੱਤੇ; ਇਕ ਨਵੀਂ ਨੀਤੀ ਬਣਾਈ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਬੀਤੇ ਦੀਆਂ ਹਾਨੀਆਂ ਲਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਲਾਹੇਵੰਦ ਸ਼ਰਤਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ; ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੇੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਮੋੜ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸੈਨਾ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਕੁਲ ਚਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਬਣੀ ਹੋਈ ਸੀ ਇੰਗਲੈਂਡ, ਈਰਾਨ ਤੇ ਸੁਮਾਟਰਾ ਨੂੰ ਚਲੀ ਗਈ। ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਇਹ ਨਾਟਕ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਹੀ ਐਕਟ ਸੀ। ਲਗਭਗ ਜਿਉਂ ਹੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਆਪਣੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਚਲੇ ਜਾਣ ਉਪਰੰਤ ਹਮਲੇ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਸੱਖਣੇ ਹੋਏ, ਮੁਗਲਾਂ ਨੇ ਮੁੜ ਲੜਾਈ ਝਗੜਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ 1624 ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਕਈ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ। ਗੱਲਾਂ-ਬਾਤਾਂ ਫਿਰ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਉਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਆਖ਼ਰਕਾਰ ਇਕ ਨਵੀਂ ਰੀਤੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸਦੇ ਅਧੀਨ ਅੰਗਰੇਜ਼, ਜੋ ਕੁਝ ਪਹਿਲੋਂ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਸਨ ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਕੁਝ ਗੁਆ ਬੈਠੇ, ਪਰੰਤੂ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਵੈ ਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਹੱਕ ਕਾਇਮ ਰਿਹਾ। ਅਗਾਂਹ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ

ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸੇ ਲਈ 1624 ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਲਈ ਕੋਈ ਇਹੋ ਜਿਹੀ ਸਮੱਸਿਆ ਨਾ ਵਾਪਰੀ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰੀ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰਨ ਦੇ ਇਲਜ਼ਾਮ ਲਗਾਏ ਗਏ ਬਲਕਿ ਲੜਾਈ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸਮਝੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਤੀਰਾ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਉਚਿਤ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਸੂਰ ਸਿਰਫ਼ ਆਪਣੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਗ਼ਲਤ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿਰਫ਼ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਤਿਜਾਰਤ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਦੁਸ਼ਮਣ ਨਾਲ ਜਿਹੜਾ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਚਲੇ ਜਾਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਤਾਕਤ ਪੱਖੋਂ ਉੱਚ ਦਰਜੇ ਦਾ ਸੀ। ਲੜਾਈ ਝਗੜਾ ਕਰ ਲੈਣਾ ਮੂਰਖਤਾ ਸੀ। ਇਹੋ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸੀ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਤਾਲਵੀ ਯਾਤਰੀ ਡੈਲਾ ਵੈਲ ਨੇ ਜਿਹੜਾ ਉਦੋਂ ਗੋਆ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ, ਨੇ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ। ਉਸਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦਾ ਸੋਮਾ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਹਨ ਜਿਸਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਬਲਕਿ ਉਸਦਾ ਆਮ ਫ਼ੈਸਲਾ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ।

"ਆਪਣੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਮੈਂ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿਆਣਪ ਤੋਂ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਝ ਕੁ ਅਜਨਬੀਆਂ ਤੇ ਪਰਵਾਸੀਆਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਬੜੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨਾ ਤੇ ਜਿੱਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਆਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮੱਤ-ਭੇਦਾਂ ਨੂੰ ਵਧੀਆ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠ ਲੈਣਾ ਹੀ ਸਹੀ ਗੱਲ ਹੋਵੇਗੀ .... ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਜੇਕਰ ਇਨਸਾਫ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ ਤਦ ਕਿਸੇ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਦੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸਦੀ ਸੱਤਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆ ਕੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਨਾ ਬਿਹਤਰ ਹੈ। ਉਸਦੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਜਿੱਥੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕ ਹਨ ਅਤੇ ਰਾਜਾ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਸਭਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਾਕਤਵਰ ਹੈ।"

ਉਦੋਂ ਨਿਰਪੱਖ ਸਮਕਾਲੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਬਦਲਾ ਲਊ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਮੁਨਾਸਿਬ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਕੇ ਮੂਰਖਤਾ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਇਸ ਮੌਕੇ ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਿਛੋਂ ਦੇ ਵਤੀਰੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਉਹ ਦਬਾਉ ਦੇ ਨਾਲ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਨਾਲ ਸੰਧੀ ਭੰਗ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੋ ਗਏ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਆਪਣੀ ਫੈਕਟਰੀ ਹਟਾ ਲਈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਆਪਣੀ ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਚੌਕੀ ਤੋਂ ਦੁਸ਼ਮਣ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਕਰਕੇ ਲੜਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਸਫ਼ਲ ਸਿੱਧ ਹੋਈ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਨਾਕਾਬੰਦੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੈਨਕਾਂ ਦੇ ਕਮਾਂਡਰ ਨਾਲ ਗੱਲਾਂ ਬਾਤਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀਆਂ। ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਦਾ ਗਵਰਨਰ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਕ ਸ਼ਾਹੀ ਹੁਕਮ ਰਾਹੀ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਪਰਤਣ ਅਤੇ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰ ਮੁੜ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਸਫ਼ਲਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ, ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਾਹਰੋਂ ਅਨੁਕੂਲ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ, ਚੌਕੀ ਦੀ ਹੋਂਦ

ਕਾਰਨ ਸੀ। ਰਿਆਸਤ ਪਾਸ ਕੋਈ ਜਲ ਸੈਨਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੋ ਇਸ ਲਈ ਮੋਸੋਉਲੀਪਟਮ, ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਰਹਿਮ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਸੀ; ਜਿੱਥੇ ਕਿ ਤੱਟ ਤੇ ਹਾਵੀ ਹੋਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕੁ ਜੰਗੀ ਜਹਾਜ਼ ਹੀ ਕਾਫ਼ੀ ਸਨ। ਜਿਸ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਥੁੜ੍ਹ ਸੀ, ਉਹ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਕੋਲ ਹੈ ਸੀ। ਡੱਚਾਂ ਕੋਲ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੱਡੇ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਬਿਨਾਂ, ਆਪਣੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਥਾਂ ਤੇ ਦੁਸ਼ਮਣ ਨੂੰ ਡਰਾਉਣ ਲਈ ਯਥਾਯੋਗ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਨਾਲ ਮਨਵਾਉਣ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਸਨ।

ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਛੋਟਾ ਕਿਲਾ ਜਿਹੜਾ ਇਸ ਮੌਕੇ ਤੇ ਇਤਨਾ ਉਪਯੋਗੀ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਸ੍ਰੇਸ਼ਠਤਾ ਵੱਲ ਸਹਿਜ ਸੁਭਾ ਪ੍ਰਗਤੀ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਪੜਾਅ ਨੂੰ ਚਿੰਨ੍ਹਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮੁੰਦਰੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ ਫੈਕਟਰੀ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ। ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾ ਫੈਕਟਰੀ ਨੇ ਕਿਲੇ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਫੈਕਟਰੀ ਆਪਣੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੀ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਹ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲੈ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਬੁਨਿਆਦ ਤਿਜਾਰਤ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦਿਲਚਸਪੀ ਯੁਕਤ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕ ਯੂਰਪੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹ ਪਹਿਲਾ ਭਾਰਤੀ ਕਿਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਸਿੱਧੇ ਅਰਮਾਗਾਂਉ ਤੇ ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੀ। ਮੈਂ ਇਸਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਜਾਣਦਾ ਪਰੰਤੂ ਸਮਕਾਲੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਪਰਿਣਾਮ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਪਰਿਣਾਮ ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਦੂਸਰੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਹੈ, ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਝੱਟ ਸਮਝ ਲਿਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਭਾਰਤੀ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ "ਕਿਸਤਨਾ ਡੈਲਟਾ" ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰੁਚਿਤ ਸਨ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਦੂਰ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਜਾਣ ਲਈ ਅਗਵਾਈ ਮਿਲੀ। ਪਹਿਲੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਕ ਨਾਇਕ ਜਾਂ ਮੁਖੀ ਨੂੰ ਤਗਨਾਪਟਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਇਕ ਬਸਤੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਨਾਇਕ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਭੇਟ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਰਖਵਾਲੀ ਹੇਠ ਰਹਿਣ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ। ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਉਦੋਂ ਇਕੋ ਫੈਕਟਰੀ ਨਾਲ ਹੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸਨ।[2] ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰ ਪੁਲੀਕਟ ਤਕ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਜ਼ਾਹਿਰ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਚੰਦਰਾਗਿਰੀ ਦੇ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਉਥੇ ਇਕ ਬਸਤੀ ਲਈ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤਹਿ ਕਰ ਲਈਆਂ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਕਿ ਤਗਨਾਪਟਮ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ

2. ਜਿਹੜੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਮੈਂ ਵੇਖੇ ਹਨ ਉਹ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਕਿ ਨਾਇਕ ਨੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਿਉਂ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਸਥਿਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੇ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਡੱਚ, ਨਿਕਟਵਰਤੀ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਮਿਸਾਲ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਣਗੇ। ਕੇਵਲ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਭੇਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਉਹ ਅਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਪੁਲੀਕਟ ਇਕ ਫੈਕਟਰੀ ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਪਰਿਵਰਤਨ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਐਸਥੋਮ ਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀਆਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਕਰਕੇ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੀਕ ਵਚਿੱਤਰ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਤੀ[3] ਵਾਲੀ ਬਸਤੀ ਸੀ। 1612 ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀਆਂ ਨੇ ਪੁਲੀਕਟ ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ। ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੁਕਸਾਨ ਸਹਿਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਸੁਕ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਹਮਲਾਵਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਫੈਸਲਾਕੁਨ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪਰਿਣਾਮ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨਾਲ ਉਸ ਦਾ ਇਕ ਹੋਰ ਸਮਝੌਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਤੇ ਤੱਟ ਉਤੇ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਤੇ ਜੁਜ਼ਵੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਮੱਲਣਾ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਆਪਣੇ ਭਾਗ ਨੂੰ ਨੇਪਰੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਤੋਂ ਕੁਤਾਹੀ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਕਿਲਾ ਅਧੂਰਾ ਹੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ। ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਖਰਚੇ ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਝਗੜਾ ਸਾਂਝੇ ਕਬਜ਼ੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ; ਭਾਰਤੀ ਦਸਤੇ ਵਾਪਸ ਬੁਲਾਏ ਗਏ ਅਤੇ ਸਾਲ 1616 ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਲਾ ਗੈਲਡਰਿਆਂ ਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸਦਾ ਨਾਮਕਰਨ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪੂਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਰਾ ਇਕ ਕਿਲ੍ਹਾ ਸੀ ਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮੈਥਵੋਲਡ, ਜਿਹੜਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ, ਜੱਦੀ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਉਤੇ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪ੍ਰਭੂਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਰਦੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਬਰੀ ਮਹਿਸੂਲ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਉਹ ਆਪਣੇ ਤਿਜਾਰਤੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਨੇਪਰੇ ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨਾਲ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਜਿਉਂ ਹੀ ਸਮਾਂ ਬੀਤਿਆ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਵਧੇਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਏ ਪਰੰਤੂ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਜਿਸਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਇਆ, ਨੀਤੀ ਦਾ ਨਹੀਂ, ਹਾਲਾਤ ਦਾ ਪ੍ਰਤੀਫਲ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਚੰਦਰਾਗਿਰੀ ਦੇ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖ਼ਤਰੇ ਵਲੋਂ ਰਖਵਾਲੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਉਹ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਤੇ ਪੜਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਣੇ, ਜਿਸਨੇ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਵੀਂ ਰੀਤੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ।

ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਰਾਹੀਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਦੇ ਝਗੜੇ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇ ਲਾਭਾਂ ਬਾਰੇ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ। 1626 ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਕਾਬੂ ਕਰਨ

---

3. ਸੇ. ਐਸ. ਥੋਮੇ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ 'ਚੋ ਇਕ ਖ਼ਿਆਲ ਕਰਦਾ। ਜਿਥੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ, ਜਿੰਨੀ ਤਾਕਤ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਉਸ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਤਾਕਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਸੀ। ਕੋਊਟੋ (ਪੁਸਤਕ X, ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 49) ਇਸ ਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨਾਲੋ ਵੱਖਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਰਾਜੇ ਦਾ "ਪਿਤਰੀ ਵਿਰਸਾ" ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਉਹ ਤਾਂ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ "ਉਸਦੀ ਪਰਜਾ ਦੁਆਰਾ ਵਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ" ਅਤੇ "ਉਸਦੀ ਬਾਦਸਾਹਤ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਰਾਹੀ ਸਾਸਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।" ਮੈਥੋਵਲਡ (ਪੰਨਾ 944) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਸਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭਾਵੇ ਨਾਇਕ ਦੀ ਕੁਝ ਕੁ ਮੁਥਾਜੀ ਮੰਨਣੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਪੁਰਤਗੇਜ਼ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਸਚੇ ਹੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਤੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਰਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਆਪਣੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਸਰਬ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸਨ।

ਲਈ, ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਹੀ ਕਿਲੇ-ਬੰਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਕਰੀਬ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ[4] ਤੋਂ ਬੰਬਈ ਨੂੰ ਹਥਿਆਉਣ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਹ ਪ੍ਰਯੋਜਨ ਤਿਆਗੇ ਤਾਂ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਅਰਮਾਗਾਂਉ ਵਿੱਚ ਬਣਿਆ ਪਹਿਲਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਿਲ੍ਹਾ ਪੁਲੀਕਟ ਦੀ ਇਕ ਨਕਲ ਸੀ ਅਤੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਸਾਸਕਾਂ ਨੂੰ ਡਰਾਵਾ ਦੇਣ ਦੇ ਮਤਲਬ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਦੇਣ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਰਮਾਗਾਂਉ ਦੇ ਥਾਂ ਮਦਰਾਸ ਵੀ ਇਸੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਵਜੋਂ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਐਂਡਰੀਓ ਕੋਗਨ ਨੇ ਜਿਹੜਾ ਇਸਦੇ ਮੋਢੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਸੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ :-

> "ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ, ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ[5] ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇਕ ਚੰਗਾ ਸਥਾਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਵੱਸ਼ ਹੁਕਮ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੀ ਲੋੜ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਲਗਾਤਾਰ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਰਹੇ, ਅਤੇ ਕੀ ਤੁਹਾਡੇ ਸ਼ਾਸਕ ਵਰਗ ਨੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਸਾਰੀਆਂ ਚੰਗੀਆਂ ਮੰਗਾਂ, ਇਹ ਠੀਕ ਹੋਣ ਭਾਵੇਂ ਗਲਤ, ਨਹੀਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੀ ਸਾਨੂੰ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਦੀਵੀ ਅਮਨ ਬਾਰੇ ਨਿਸ਼ਚਾ ਹੈ ? ਨਹੀਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਿਹੜੀ ਅਮਨ ਸ਼ਾਂਤੀ ਸਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲੋਂ ਮਿਲੀ ਹੈ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸੁਆਰਥਾਂ ਕਰਕੇ ਹੈ। ਸਾਰਾ ਕੁਝ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਚਾਰ ਕੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪੁੱਜਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕ ਚੰਗੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਥਾਂ ਬਣਾਉਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਏ ਜਿਥੋਂ ਇਹ ਫਾਇਦੇ ਹੋਣਗੇ। ਤੁਹਾਡੀ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਭਾਗ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਰਹਿਣਗੇ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਿਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਹੋਇਆ, ਤਾਂ ਤੁਸੀਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹਾਲਤ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੋਗੇ।"

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੇ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਉੱਤੇ ਕਬਜ਼ੇ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ[6]। ਮਦਰਾਸ ਦੀ ਨੀਂਹ ਰੱਖਣ ਤੋਂ 10 ਜਾਂ 15 ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਮਿਸਾਲ ਦੀ ਨਕਲ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਾਵਲੇ ਸਨ ਤੇ ਇੱਥੇ ਵੀ ਦੋ ਉਦੇਸ਼ ਸਾਹਮਣੇ ਸਨ। ਇਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਆਜ਼ਾਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹਿਆ, ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਉਹ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਖਤਰੇ ਤੋਂ ਰਖਵਾਲੀ ਦੇ ਚਾਹਵਾਨ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਸਾਲ 1633 ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਉਂਤ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। 1658 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਪ੍ਰਧਾਨ ਨੂੰ ਬੰਬਈ, ਬਸੀਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਥਾਂ

---

4. ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਗੋਆ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਤੱਟ ਤੇ ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਇਆ। ਪਰੰਤੂ ਉਸਨੇ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਸਨਮੁੱਖ ਰਖਦਿਆਂ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ।
5. ਅਸਟੇਟ ਸ਼ਬਦ ਹਾਲੇ ਤਕ ਆਪਣੇ ਆਧੁਨਿਕ ਭਾਵ ਅਰਥ ਭੂਮੀ ਜਾਇਦਾਦ ਤੀਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਸਗੋਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਆਮ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪੁਰਾਤਨ ਅਰਥ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਕਤੀਆ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਨ।
6. ਡੈਨਾਂ ਨੇ ਵੀ ਟਰਾਂਕੁਇਬਾਰ ਵਿੱਚ ਕਿਲਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਉਸਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਪੂਰਬਕ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੇਰਵੇ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ।

ਲਈ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਤੀਜਾ ਨਾ ਨਿਕਲਿਆ ਪਰ ਇਸਦੇ ਅੰਤ ਦੇ ਕੁਝ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਪਿਛੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਬੰਬਈ ਵਿੱਚ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਗਏ ਸਨ; ਜਦੋਂ ਕਿ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਕੋਚੀਨ ਦਾ ਛੋਟਾ ਕਿਲ੍ਹਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਲ੍ਹੇ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਤੱਟਾਂ ਉਤੇ, ਯੂਰਪੀਨ ਵਪਾਰ ਦੀ ਇਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੋੜ ਦੇ ਭਾਗ ਵਜੋਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇਰੇ ਪ੍ਰਾਦੇਸ਼ਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਵਾਲੇ ਕਦਮ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦੇ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪੈਂਦੇ ਹਨ।

ਅਗਲੇ ਪੈਰਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਤਿਜਾਰਤੀ ਨੀਤੀ, ਜਲ ਯਾਤਰਾ ਤੋਂ ਫੈਕਟਰੀ ਅਤੇ ਫੈਕਟਰੀ ਤੋਂ ਕਿਲ੍ਹੇ ਤੱਕ, ਦੇ ਸਹਿਜ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕਰਾਂਗਾ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪੀਨ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਸਮੁੰਦਰੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਵਪਾਰ ਤੋਂ ਅਗਾਂਹ ਨਹੀ ਵਧਦੇ। ਪਰੰਤੂ ਪੂਰਬੀ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਾਲਾਤ ਤੋਂ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਲੋੜ ਪਈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈਆਂ ਤਾਂ ਰਾਜਸੀ ਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੇ ਸਨਮੁਖ ਤੱਟਾਂ ਉਤੇ ਅਟੱਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਲੋੜ ਪਈ। ਪਰੰਤੂ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਭਾਵੇਂ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਤੇ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਧੀਨਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮੰਨੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਭਾਰਤੀ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੀ ਅਧੀਨਤਾ ਮੰਨਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਹੋਏ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਵੈ ਸ਼ਾਸਕੀ ਗੁੱਟ ਬਣਾ ਲਈ ਅਤੇ ਉਹ ਬਾਹਰੋਂ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਤੀਰੇ ਦਾ ਜਾਇਜ਼ਾ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਭਾਰਤੀ ਰਿਆਸਤਾਂ ਦੀ ਪਰਜਾ ਨਾਲ ਸਾਂਝੇ ਲਾਭਾਂ ਦੇ ਬੰਧਨਾਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸਨ ਬੱਝੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਆਸਤਾਂ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਰਜਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧਾਂ ਬਾਰੇ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੂੰ ਮਹੱਤਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨਿਰਪੱਖ ਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਉਹ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਇਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਖੱਪਾ ਭਰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦਾ ਲਗਭਗ ਸਾਰਾ ਹੀ ਭਾਰਤੀ ਸਾਹਿਤ ਦਫ਼ਤਰੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਦੀਆਂ ਰਸਮੀ ਚਾਪਲੂਸੀ ਦੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਵਾਲਾ ਇਕੋ ਪਾਸਾ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਪ੍ਰਸਤੁਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦਰਬਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜਧਾਨੀ ਦੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਰਾਹੀਂ ਵੇਖਿਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਲਈ ਅਸੀ ਇਸ ਸਾਹਿਤ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਜਾਨਣ ਲਈ ਕਿ ਉਹ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਵੇਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਸਾਨੂੰ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵੱਲ ਮੁੜਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਕ ਹੋਰ ਮੁੱਢਲੀ ਉਕਤੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਵਿੱਚੋਂ ਜਿਹੜਾ ਨਤੀਜਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ; ਮੈਂ ਵਿਭਿੰਨ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਇਕ ਅਰਥ ਸ਼ਾਸਤਰੀ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਤੇ ਨਤੀਜੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਮੈਂ ਪਹੁੰਚਿਆ ਹਾਂ ਉਹ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦਾ ਭਾਰਤ ਇਕ ਆਮ ਸਾਧਾਰਣ ਆਦਮੀ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰ ਹੀ ਨਰਕ ਹੋਵੇਗਾ, ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਤਿਕੂਲੀ ਹਨ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਤਰਕਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਸਮੁੱਚੇ ਏਸ਼ੀਆ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਪਰੰਤੂ ਏਸ਼ੀਆਈ ਰਿਆਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਪੱਖੋਂ ਉੱਚਾ ਦਰਜਾ ਜਹਾਂਗੀਰ ਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ

ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬੇਸ਼ਕ ਚੀਨ ਨਾਲੋਂ ਘਟੀਆ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਕੌਮਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਗਵਾਹੀ ਤੇ, ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਕ ਨੂੰ ਵੀ ਨਿਰਪੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਲਗਭਗ ਉਸੇ ਪੱਧਰ ਤੇ, ਜਿਥੇ ਈਰਾਨ ਤੇ ਜਪਾਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਰੱਖਣਾ ਵਾਜਬ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਪੱਛਮ ਵਿੱਚ ਤੁਰਕਾਂ ਦਾ ਰਾਜ, ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਐਚਿਨ ਰਾਜ ਅਤੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਅਰਾਕਾਨ, ਪੀਗੂ ਜਾਂ ਸਿਆਮ ਦੇ ਰਾਜਾਂ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਉਤਾਂਹ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਮੇਰਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਭਿੰਨ ਮੁਲਕਾਂ ਦੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਪੱਧਰਾਂ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਹੋਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ, ਪਰੰਤੂ ਇਕੋ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਜਿਹੜੀ ਪੂਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਹੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਇਹੋ ਇਕ ਆਮ ਬਿਆਨ ਹੀ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਪਾਠਕ ਇਹ ਸੋਚਦੇ ਹਨ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਸੱਚ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟਾਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੈ, ਉਹ ਆਪ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੁਝ ਦੂਜੀਆਂ ਰਿਆਸਤਾਂ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਦਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੈਂ ਨਾਮ ਲਏ ਸਨ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਨ।

2. ਭਾਰਤੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ

ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪੁੱਜਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਉੱਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਣ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਬਾਰਸ਼ ਤੋਂ ਮਗਰੋਂ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਥਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ। ਇਸ ਨੇ ਕੌਮੀ ਆਮਦਨ ਦੀ ਵੰਡ ਨੂੰ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸਿੱਧਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹੁਣ ਸਮਝਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ। ਕਈ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਭੋਇੰ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਵਾਧੂ ਉਪਜ ਦਾ ਲਗਭਗ ਅੱਧਾ ਹਿੱਸਾ ਕਿਧਰੇ ਖ਼ੱਪਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਠਿਕਾਣੇ ਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਪਾਸ ਕੇਵਲ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਜੋਗਾ ਜਾਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਕੁ ਵੱਧ ਬਾਕੀ ਰਹਿਣ ਦਿੱਤਾ। ਅੰਨ ਉਤਪਾਦਕ ਜਮਾਤਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵੱਡੇ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਸੰਭਵ ਹਿੱਸੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਜੱਦੋ-ਜਹਿਦ ਵਿੱਚ ਲਗੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਉਤਪਾਦਨ ਉਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕਰਮ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਪ੍ਰਤਿਕੂਲੀ ਸੀ, ਉਤਪਾਦਕ ਹਿੰਮਤ ਦੀ ਕੁਦਰਤੀ ਪ੍ਰੇਰਨਾ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਪਦਾਰਥਕ ਵਾਧੇ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਰ ਸਕਦੇ। ਯੋਗਤਾ ਵਾਲੇ ਤੇ ਗੁਣਵਾਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਪਾਦਨ ਵਲੋਂ ਨਿਰਉਤਸ਼ਾਹਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵੰਡ ਲਈ ਜੱਦੋ ਜਹਿਦ ਵਿੱਚ, ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਹਿੱਸੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਕਿਸਾਨ ਬਣਨ ਨਾਲੋਂ ਚਪੜਾਸੀ ਹੋਣਾ ਚੰਗਾ ਸੀ; ਜਿਹੜੇ ਆਲੋਚਕ, ਸਿਆਣੇ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੇ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮੁਲਾਜ਼ਮਤ ਭਾਲਣ ਦੀ ਰੁਚੀ ਤੇ ਅਸਚਰਜਤਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਹੋਰ ਕੋਈ ਪੇਸ਼ਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ ਲੱਭੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਤੇ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਅੱਜ ਕਲ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਤਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੈਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਿਹੜੀਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ, ਰੂਪ ਰੇਖਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਯਤਨ ਕਰਾਂਗਾ ਤੇ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ

ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਾਂਗਾ। ਭਾਰਤੀ ਸਰਕਾਰਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ, ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਆਪ-ਹੁਦਰੀਆਂ ਸਨ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੇ ਰਾਜਸੀ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੇ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਾਨ ਹੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਹਕੂਮਤ ਦਾ ਆਸਣ ਰਾਜ ਦੀ ਰਾਜਧਾਨੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਸਿੱਧਾਂਤ੍ਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਸੇ ਉਪ-ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਲੋਂ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਹੇਠ ਕੀਤਾ ਕੰਮ ਹੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਉਦੋਂ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਜ਼ਾਬਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣ ਇਸ ਪਦ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰਿਆਸਤ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਜਾਂ ਅਧਿਵੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਜਨਤਕ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। ਇਖ਼ਲਾਕੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ਼ਾਸਕ ਉਤੇ ਕੋਈ ਰੋਕਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਕ ਦਿਨ ਦਿੱਤਾ ਇਕ ਹੁਕਮ ਅਗਲੇ ਦਿਨ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ[7]। ਬੇਸ਼ਕ ਉਸ ਸਮੇਂ ਕੋਈ ਵਿਧਾਨਕ ਜਾਂ ਸੋਚੀਆਂ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਸਨ ਲੇਕਿਨ ਹਰ ਰਿਆਸਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਉਂਤਬੰਦ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਸਾਧਨ ਸਨ। ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਮੰਤਰੀ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰੀ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਰੱਖਦੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੁਲਾਜਮਾਂ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਫਰਜ਼ ਭਾਵੇਂ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਿਹੜੇ ਵੀ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਉਹ ਮੰਨਣੇ ਪੈਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਸ਼ਾਸਕ ਦੀ ਤਾਬੇਦਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸਨ ਉਸਦੀ ਪਰਜਾ ਦੀ ਤਾਬੇਦਾਰੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ ਮੁਲਕ ਦੀ ਅਸਲ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਫ਼ਸਰਸ਼ਾਹੀ ਤੇ ਨਿਰੰਕੁਸ਼ਤਾ ਦਾ ਸੰਘ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਦਿੱਤੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਤੱਤ ਦਾ ਪ੍ਰਬਲ ਹੋਣਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਆਚਰਣ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ ਜਹਾਂਗੀਰ ਅਧੀਨ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਧਿਕਾਰ ਵਰਤਦੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਵਿਸਥਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣ 'ਚ ਰੁਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਗੋਲਕੁੰਡੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਰਾਜੇ ਨੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਹੀ ਕਦੇ ਮੰਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨੀ ਮੰਤਰੀਆਂ ਦੀ ਜੁੰਡਲੀ ਲਗਭਗ ਬੇ-ਕਾਬੂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਿੰਦੂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਾਇਕਾਂ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਮੁਖੀਆਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਤਵ ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਿਤੀ ਅਲੱਗ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੁਝ ਭਾਵੇਂ ਰਾਜੇ ਦੇ ਤਾਬੇਦਾਰ ਹੋਣਗੇ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਸਰੇ ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਅਜ਼ਾਦ ਸਨ। ਆਦੇਸ਼ ਭਾਵੇਂ ਕਿਤੋਂ ਵੀ ਜਾਰੀ ਹੋਵੇ ਪਰਜਾ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਹ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ, ਅਧੀਨ ਰਹਿਣਾ ਸੀ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੁਕਮ ਭਾਵੇਂ ਰਾਜੇ ਜਾਂ ਮੰਤਰੀ ਜਾਂ ਉਪ ਅਧਿਕਾਰ ਵਲੋਂ ਆਇਆ ਹੋਵੇ ਪਰ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦਾ ਸੋਮਾ, ਵਪਾਰੀਆਂ, ਕਿਸਾਨਾਂ ਜਾਂ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਲਈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੌਕੇ ਤੇ ਹਾਜ਼ਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਮਹੱਤਵ ਵਾਲਾ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਹਨ, ਜਦੋ

7. ਭਾਰਤ ਦੇ ਵੱਡੇਰੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਇਸਲਾਮ ਦਾ ਧਾਰਮਿਕ ਕਾਨੂੰਨ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਹੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਕਾਰਜ ਕਾਰਨੀ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਵਿੱਚ ਵਿਘਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ। (ਪਿਲਸਾਰਟ, ਹੱਥ ਲਿਖਤੀ ਖਰੜਾ ਪੰਨਾ 21)

ਇਕੇ-ਦੁਕੇ ਆਦਮੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮੂਹਾਂ ਨੇ ਸਥਾਨਕ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਜ਼ੁਲਮ ਵਿਰੁੱਧ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪੂਰਬਕ ਅਪੀਲਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਸਨ ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਤਨੀ ਹੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੇ ਕੇਸ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਉਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਉਹ ਰਿਸ਼ਵਤ ਜਾਂ ਅਸਰ ਰਸੂਖ ਰਾਹੀ ਦੋਸ਼ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਕੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮਾਂ ਤੇ ਵਾਪਸ ਲੱਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣ ਲਈ ਤੱਥ ਸਹੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਕਿ ਜ਼ੁਲਮ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸੰਭਵ ਸੀ ਅਤੇ ਬੇਨਤੀ ਜਾਂ ਅਪੀਲ ਦਾ ਭਵਿੱਖ ਸੰਦੇਹਜਨਕ ਸੀ[8]। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਅੰਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਆਚਰਣ ਉਤੇ, ਕੁਝ-ਕੁਝ ਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਉਤੇ ਅਤੇ ਕੁਝ-ਕੁਝ ਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਸੀ।

ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵਿਭਿੰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਅਹੁਦੇ ਪਟੇ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਕਹਿਣ ਦਾ ਭਾਵ ਇਹ ਕਿ ਇਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੀ ਨੌਕਰੀ ਲਈ ਬੱਝੀ ਰਕਮ ਦੇਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਜਿੰਨਾ ਵੀ ਵਾਧੂ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਉਹ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਰੱਖ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਦਫ਼ਤਰੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਵਿੱਚ 'ਪੱਕਾ' ਜਾਂ 'ਪੁਖ਼ਤਾ' ਅਹੁਦੇ ਤੇ ਲੱਗਣਾ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਮਲੀ ਤੌਰ ਤੇ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ[9] ਵਿੱਚ ਹਰ ਥਾਂ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਆਪਕ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੁਗਲ ਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵੱਧਦੀ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਨੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਕੱਚਾ ਜਾਂ 'ਖ਼ਾਸ' ਅਹੁਦਾ ਰੱਖਣ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਤਨਖ਼ਾਹ ਮਿਲਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਜਿੰਨ੍ਹਾ ਵੀ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਉਸਦਾ ਆਪ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਜਾਂ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵੇਰਵਾ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤਰੀਕਿਆਂ ਅਨੁਸਾਰ ਤਨਖ਼ਾਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੋ ਵਿਭਿੰਨ ਰੂਪ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਦਾ ਉਦੇਸ਼, ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿਚੋਂ ਨਕਦ ਤਨਖ਼ਾਹ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਆਧੁਨਿਕ ਤਰੀਕਾ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਉਸਦੇ

---

8. ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰ੍ਹਾ ਦਾ ਪੰਜਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਸੁਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਵਰਨਣ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਜ਼ੁਲਮ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਦੀ ਇਕ ਸਫਲਤਾ ਪੂਰਨ ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਤੱਥ ਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗਵਰਨਰ ਜਿਸਨੂੰ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਸਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਸਰ ਰਸੂਖ ਅਤੇ ਰਿਸ਼ਵਤ ਰਾਹੀਂ ਰਿਹਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਤੇ ਆਪਣੇ ਤੇ ਦੋਸ਼ ਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਾ ਲੈਣ ਦੀਆਂ ਧਮਕੀਆਂ ਦਿੰਦਾ ਉਹ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਤੇ ਵਾਪਿਸ ਚਲਾ ਗਿਆ। ਮਾਨੂਕੀ ਸਾਨੂੰ, ਆਪਣੇ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੀ ਕੈਦ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੁੱਢਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਆਪਣੇ ਪਿਛਲੇ ਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਨਾਲ ਉਚਿਤ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ ਸੀ, ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕਿਸੇ ਵਲੋਂ ਵੀ ਉਜਰਦਾਰੀ ਕੀਤਿਆਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਮਹੀਨੇ ਲੰਘ ਜਾਂਦੇ ਹੋਣਗੇ। ਉਸਦਾ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣਾ ਕਿ ਉਸਦੇ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਨਾਲ ਹੀ ਇਸ ਕਾਲ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾਜਨਕ ਜਾਪੇਗਾ। (ਮਾਨੂਕੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 19)
9. "ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦਾ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ" ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਥਾ ਬਾਰੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਦੋਂ ਮੈਂ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇਖੀ, ਜਿਹੜਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ।

ਉਤਰ-ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਗੀਰਾਂ ਰਾਹੀ ਤਨਖਾਹਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਪੁਰਾਣਾ ਭਾਰਤੀ ਤਰੀਕਾ ਅਪਣਾਇਆ। ਜਾਗੀਰ, ਇਕ ਭੋਇੰ-ਖੰਡ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਰਾਹੀ, ਤਨਖਾਹ ਅਤੇ ਭੱਤੇ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਸੀ। ਉਹ ਜਾਗੀਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਾ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੇਠ ਲੈਂਦਾ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਉਸਦੀ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੋਵੇ ਅ.ਤੇ ਜਿਸ ਤੋਂ ਉਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਅਨੁਸਾਰ ਤਹਿ ਹੋਈ ਰਕਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ, ਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਤਾਂ ਉਹ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਵੀ ਉਗਰਾਹ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਮਾਲੀਏ ਦੀਆਂ ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਹੋਰਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਖੁੱਲੇ ਤੌਰ ਤੇ ਉਦਾਰਤਾ ਕਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਭੋਇੰ-ਖੰਡ ਕਿਸੇ ਮੰਦਰ ਜਾਂ ਮਸੀਤ ਦੇ ਨਿਗਰਾਨ ਜਾਂ ਇਕ ਪਰਿਵਾਰ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਇਹ ਸੰਭਾਲ ਸਕੇ ਜਾਂ ਇਹ ਉਸਦੀਆਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਇਨਾਮ ਵਜੋਂ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕੁ ਮੁਗਲ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਦਾਰਤਾ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦਾ ਕੁਲ ਜੋੜ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ਾਲ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਮੁਖੀਆ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਸਰ ਰਸੂਖ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ, ਜਿਹੜੇ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰੀ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਮਸ਼ਹੂਰ ਸਨ, ਸੌਂਪ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਹ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਉਤਨਾ ਚਿਰ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਉਹ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਮੁਤਾਬਕ ਮਾਲੀਆਂ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਕ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ ਦਾ ਰੁਤਬਾ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਤਾਂ ਕਿਸਾਨ ਜਿਹਾ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰੰਤੂ ਉਸ ਦਾ ਸਾਧਾਰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਕਾਲ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜੱਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਬੇਸ਼ਕ ਇਹ ਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਫ਼ੈਸਲੇ ਨਾਲ ਇਕ ਪਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਕ ਭਾਰਤੀ ਕਿਸਾਨ ਪੰਜ ਵਿਭਿੰਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਮਾਲਕ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਹ ਮਾਲਕ ਸੀ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ; ਇਕ ਤਨਖ਼ਾਹਦਾਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਕ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰ ਵਾਲਾ ਜਾਗੀਰਦਾਰ, ਇਕ ਗ਼ੈਰ ਸਰਕਾਰੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਇਕ ਲੰਮੀ ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਪੱਕੀ ਮਿਆਦ ਵਾਲੀ ਸਭਾ ਜਾਂ "ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ" ਜਾਂ ਆਖਰ ਵਿੱਚ ਇਕ "ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ" ਅਤੇ ਉਸਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਇਤਨੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ ਤੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਦਖ਼ਲ ਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੇ ਮੌਕੇ ਇਤਨੇ ਘੱਟ ਕਿ ਉਸਦੀ ਭਲਾਈ ਨਿਯਮਕ ਤੌਰ ਤੇ ਉਸੇ ਮਾਲਕ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜਿਸਦੇ ਅਧੀਨ ਉਹ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਪ੍ਰਗਤੀ ਨੇ ਠੇਕਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਇਤਨਾ ਨਿਕੰਮਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਤੀ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਕੁ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੇਸ਼ਕ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਭਾਰਤ ਲਈ ਅਨੋਖੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਇਕ ਸਮੇਂ ਤਾਂ ਲਗਭਗ ਇਹ ਸਾਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਯਾਦ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਮਹਿਸੂਲ ਉਗਰਾਹੁਣ ਵਾਲੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਬਾਕਾਇਦਾ ਸਮਝੌਤੇ ਕਰਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਸਦੇ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਕਰ ਉਗਰਾਹੁਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸੂਰਤ ਜਾਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਵਿਹਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸਦੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਦੋ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤਾਂ ਵਜੋਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ : ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਔਕੜ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸੁਧਾਰਨ ਯੋਗ

ਪਾਸੇ ਦੇ ਉਲਟ ਆਰਥਿਕਤਾ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ। ਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੇ ਅਧੂਰੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਸਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ-ਕਲਾ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦਾ ਇਕ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਭਾਗ ਵੀ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀਆਂ ਸਹਿਜ ਵਿਕਾਸ ਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਆਧੁਨਿਕ ਡਾਕ, ਤਾਰ ਤੇ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਕ ਮਾਤਹਿਤ, ਚੋਖੀ ਹੱਦ ਤਕ ਜੁਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਗਰਾਨੀ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਕੁਝ ਨਾ ਕੁਝ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਣਹੋਣੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰਦੀ ਬਲਕਿ ਨਿਸ਼ਚਤ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਵੇਲੇ ਸਿਰ ਅਦਾਇਗੀ, ਜੋ ਇਕ ਅਤਿ-ਅਵੱਸ਼ਕ ਮਸਲਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਉਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਲਈ ਗੁੰਜ਼ਾਇਸ਼ ਰੱਖਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਸੁਧਾਰਨ ਯੋਗ ਪਾਸਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੀਕ ਆਧੁਨਿਕ ਹੈ; ਇਕ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਨਿਰੀਖਕ ਨੂੰ, ਅੱਜ ਕਲ੍ਹ ਦੇ ਭਾਰਤੀ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੇ ਪਦ ਦੇ ਢੁੱਕਵੇਂਪਨ ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰੰਤੂ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਸੁਆਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕੁਲੈਕਟਰ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਫਰਜ਼ ਫੰਡਾਂ ਨਾਲ ਖ਼ਜ਼ਾਨਾ ਧਨ ਭਰਪੂਰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਅਨੁਭਵ ਕਰਨਾ ਆਸਾਨ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕਾ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨੂੰ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਤ ਰਕਮ, ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਬੰਨ੍ਹਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਸੀ, ਜਿਨਾ ਚਿਰ ਉਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰੀ ਕਰਦਾ ਸੀ।

ਠੇਕਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਧਾਰਨ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਆਧੁਨਿਕ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਸਦੇ ਅਸਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿਸ਼ਾਲ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜ਼ਰੂਰ ਭਿੰਨ-ਭਿੰਨ ਹੋਣਗੇ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਵਿਰਸੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਸਿਲਸਲੇਵਾਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਜਿਆਦਾ ਵਿਹਾਰਕ ਤਜਰਬਾ ਗ੍ਰਹਿਣ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਇਕ ਵਾਕ ਅੰਦਰ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਹੜਾ ਹੁਣ ਆਮ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕੇ ਦੀਆਂ ਬੁਰਾਈਆਂ ਦੂਰ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੇਕਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ; ਜੇਕਰ ਉਸਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਔਸਤ ਦਰਜੇ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਮਿਆਦ ਇਤਨੀ ਲੰਮੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਹ ਇਕ ਉਸਾਰੂ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾ ਸਕੇ। ਦੂਸਰੇ ਪਾਸੇ ਲੋਕਾਂ ਤੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਵਧੇਰੇ ਹੋਣਗੇ। ਜੇ ਨਿਰੋਲ ਆਰਥਿਕ ਵਿਚਾਰਾਂ ਕਰਕੇ ਠੇਕਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਮੇਂ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਦੋਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਛੇਤੀ ਤੋਂ ਛੇਤੀ, ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਕਰਕੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਵ ਰਕਮ ਵਸੂਲਨ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਹੋਰ ਕੋਈ ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਠੇਕਿਆਂ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਨਿਲਾਮੀ ਦੀ ਜਿਹੜੀ ਰੀਤੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੀ ਬਾਦਸ਼ਾਹਤ ਵਿੱਚ ਵੇਖਾਂਗੇ, ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਹੁਣ ਤੀਕ ਵਿਉਂਤੇ ਗਏ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਜ਼ੁਲਮ ਵਾਲੇ ਢੰਗਾਂ ਵਜੋਂ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਮੁਲਕ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਸਾਨ ਇਸੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਜ਼ੁਲਮ ਸਹਿੰਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਸਾਨੂੰ

ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਪਏਗਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਤੇ ਵੀ ਠੇਕਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ ਉਥੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਇਕ ਹਕੀਕੀ ਖ਼ਤਰਾ ਸੀ।

ਸੌਂਪੇ ਗਈ ਭੋਇੰ ਖੰਡ (ਜ਼ਮੀਨ) ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕਿਸਾਨ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਜਾਂ ਸੁਭਾਗਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਫਿਰ ਦੁਰਭਾਗਾ। ਜਦੋਂ ਅਨੁਦਾਨ (ਗਰਾਂਟ) ਚਿਰਜੀਵੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਅਨੁਦਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਉਸਾਰੂ ਨੀਤੀ ਅਪਣਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਤੌਰ ਤੇ ਚੰਗੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਬਨਾਰਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਫਰੀਦ ਖਾਂ ਦੀ ਜਾਗੀਰ ਦੀ ਜਾਂ ਸਾਡੇ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਸਮੇਂ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਸਤਾ ਖਾਂ ਅਧੀਨ ਜਾਗੀਰ ਦੀ ਹਾਲਤ ਸੀ। ਪਰ ਜਦੋਂ ਜਾਗੀਰਾਂ ਛੇਤੀ-ਛੇਤੀ ਬਦਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਸੀ ਤਾਂ ਆਰਜ਼ੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਿਰਫ਼ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੋਂ, ਜਿੰਨੀ ਵੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਰਕਮ ਉਹ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਜਬਰੀ ਉਗਰਾਹੁਣ ਦੀ ਹੀ ਸੋਚਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਹਾਕਿਨਜ਼ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ "ਉਹ, ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਗਰੀਬਾਂ ਨੂੰ ਤੰਗ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਗਰੀਬ ਨੂੰ ਹਰ ਵੇਲੇ ਇਹੀ ਤੌਖਲਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਥਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਜਾਏਗਾ[10]। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾ ਪਟੇ ਵਿੱਚ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਾਗੀਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਉਹ ਸਿਧਾਂਤਕ ਤੌਰ ਤੇ ਖ਼ੁਸ਼ਕਿਸਮਤ ਸਨ ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਸਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਉਸਤੇ ਜ਼ੁਲਮ ਕਰਨ ਦੇ ਮੌਕੇ ਘੱਟ ਮਿਲਦੇ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਵਾਸਤਵਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਤਿਆਚਾਰ ਸੰਭਵ ਸਨ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਨੁਕਸ ਵਾਲੀ ਹੈ, ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਔਖੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੇ ਇਕ ਪੁਰਾਣੇ ਖ਼ਾਨਦਾਨੀ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ ਪਾਸੋਂ ਜ਼ਮੀਨ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸਾਨ ਸਾਧਾਰਨ ਪੋੜ੍ਹਆਂ ਜਿਹੀ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਤੀ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਰਨੀਅਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਵਾਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ, ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਆਮ ਜ਼ੁਲਮ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਦੇ ਜ਼ੁਲਮਾਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੇ ਸਨ।

ਕਿਸਾਨ ਦਾ ਤਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਕੁਲੈਕਟਰ ਨਾਲ ਵਾਸਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੇ ਹਿੱਤ ਉਤਪਾਦਨ ਤੇ ਢੋ-ਢੁਆਈ ਉਤੇ ਲਗਾਏ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਉਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਸਨ। ਠੇਕੇਦਾਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਆਯਾਤ-ਦਰਾਮਦ ਦੇ ਕਰਾਂ ਕਰਕੇ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਲੱਗਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੰਧ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਵੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ

10. ਹਾਕਿਨਜ਼ ਦਾ, ਜਾਗੀਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਣਨ 'ਪਰਚਾਜ਼' ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਪਹਿਲੇ ਦੇ ਉਪਭਾਗ ਤੀਜੇ ਦੇ ਪੰਨਾ 22 ਅਤੇ 'ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਪੰਨਾ 114' ਤੇ ਮਿਲੇਗਾ। ਫਰੀਦ ਖਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਖ਼ੁਸ਼ਹਾਲੀ ਦਾ ਵਰਣਨ, "ਈਲੀਅਟ ਦੇ ਭਾਗ 4 ਤੇ ਪੰਨਾ 313 ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਸਤਾ ਖਾਂ ਦੀ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਭਲਾਈ ਦਾ, "ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼" (ਪੰਨਾ 155) ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦਿਤ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਦੋਨੋਂ ਹੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਉਸਤਤ ਨਾਲ ਭਰਪੂਰ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਉੱਚੇ-ਦਰਜੇ ਦੀ ਬਹੁਤ ਅਤਕਥਨੀ ਹੈ। ਦੋਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਆਮ ਜ਼ੁਲਮ ਦੀ ਹੱਦ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਾਉਣਾ ਸੁਖਾਲਾ ਹੈ।

ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖਾਂਗੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਅਜਿਹੀ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ੁਲਮ ਅਟੱਲ ਸੀ। ਉਤਪਾਦਨ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਦੇਸ਼ੀ ਰਾਹਦਾਰੀ ਦੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਇਕ ਵਾਕੰਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੰਖਿਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦਾ ਅਗਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਥੇ ਇਹੋ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆ ਚੁੰਗੀਆਂ ਜਾਂ ਕਰ ਲਗਭਗ ਸਰਬ-ਵਿਆਪਕ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਸਥਾਨਕ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਉੱਤੇ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਦੇ ਸਨ।

ਪਿਛਲਾ ਸਾਰਾਂਸ਼ ਦਰਸਾਏਗਾ ਕਿ ਉਤਪਾਦਨ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਇਸ ਹੱਦ ਤੀਕ ਹਾਵੀ ਸੀ ਕਿ ਜਿਸਦਾ ਅੱਜ ਦੇ ਬਰਤਾਨਵੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਰੀਖਣ ਲਈ ਅਰਪਿਤ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਠੇਕਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਿਹਾਰਕ ਕਾਰਜ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੋ ਸਮੁੱਚੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ, ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਾਂਗੇ।

3. ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਠੇਕਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀ

ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਜਿਹੜੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ ਉਸਦਾ ਭਰਪੂਰ ਵੇਰਵਾ, "ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਉਤੇ ਸਥਿਤ"ਕੁਤੇਬਿਪਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਇਕ ਬਿਰਤਾਂਤ" ਵਿੱਚ ਸੰਗ੍ਰਹਿਤ ਹੈ ਜਿਹੜਾ "ਪੀਟਰ ਵਾਨਡਿਲ ਬਰੋਕਜ਼ ਵੋਇਜਿਜ਼"[11] ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੀ ਪਿਛਲੇਰੀ ਐਡੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਾਧਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਮੂਲਪਾਠ ਦੀ ਤਰਤੀਬ ਤੋਂ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਿਰਤਾਂਤ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲੇਖਕ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਕਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ, ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਬੂਤ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਲੇਖਕ ਨੇ ਤੱਟ ਤੇ ਛੇ ਵਰ੍ਹੇ ਬਿਤਾਏ ਜਦੋਂ ਕਿ ਵਾਨ ਡਿਨ ਬਰੋਕ ਉਥੇ ਕੁਝ ਕੁ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਲਈ ਹੀ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਸੰਪਾਦਕ ਨੇ ਇਹ ਸੋਚਿਆ ਹੋਵੇ ਕਿ ਵਾਨ ਡਿਨ ਬਰੋਕ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਦਾ ਭਰਪੂਰ ਵੇਰਵਾ ਅਵੱਸ਼ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਉਸ ਨੇ ਇਹ ਵੇਰਵਾ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿੱਤਾ। ਲੇਖਕ ਦਾ ਨਾਮ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪਰੰਤੂ ਰਚਨਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ, ਇਕ ਜੰਗ ਵੱਲ ਕੀਤੇ ਸੰਕੇਤ, ਤੋਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ "ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਅਹਿਮਦਨਗਰ ਤੇ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਲੜਾਈ ਕਾਉਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲੜੀ ਗਈ। ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਇਕੋ ਜੰਗ ਹੈ ਜਿਸ ਵੱਲ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤੇ ਉਹ ਹੈ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ 1612-14 ਵਿੱਚ ਲੜੀ ਗਈ ਲੜਾਈ। ਇਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਇਕ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਦੀ ਲਿਖਤ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਹੋਵਾਂਗੇ, ਜਿਹੜਾ ਲਗਭਗ 1608 ਤੋਂ

11. ਇਹ ਬਿਰਤਾਂਤ "ਵੋਇਜਿਜ" ਦੇ ਲੇਖਕ ਦੀ ਹਾਲੈਂਡ ਤੋਂ ਵਾਪਸੀ ਦੇ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪਿਛੋਂ 1634 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਐਡੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਛਪਿਆ। ਇਸਦੀ ਪਹਿਲੀ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨਾ, "ਬੀਗਿਨ ਈਦੇ ਵੋਰਤਗਾਂਗ੍ਹ" ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਦੀ ਦੂਜੀ ਛਾਪ ਦੇ ਪੰਨਾ 77 ਤੇ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ 1648 ਦੇ ਅਲੱਗ ਨਵੇਂ ਐਡੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਲਿਖਤ ਬਾਕੀ ਬਚੀ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ "ਕੁਤੇਬਿਪਾ", "ਕੁਤਬਸ਼ਾਹ" ਦਾ ਹੀ ਨਾਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਵਧੇਰੇ ਸਹੀ ਤਾਂ ਇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਸ਼ਾਹੀ ਖ਼ਾਨਦਾਨ ਦੇ ਖ਼ਿਤਾਬ "ਕੁਤਬ-ਉਲ-ਮੁਲਕ" ਨਾਲ ਜੋੜੀਏ।

1614 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪੀਟਾਪੋਲੀ (ਨਿਜ਼ਾਮਪਟਮ) ਵਿੱਚ ਠਹਿਰਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਉਸਦੀ ਡਿਊਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਿੰਡਾ ਵਿੱਚ ਘੁੰਮਣਾ ਫਿਰਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਵਾਚਣ ਦੀ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸੀ।

ਇਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਰਾਜ ਸੱਤਾ ਈਰਾਨੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਉਹ "ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਅਭਿਮਾਨੀ ਕੌਮ ਸੀ"। ਉਹ ਅਕਸਰ ਸਥਾਨਕ ਨਿਯੁਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਲੈਂਦੇ ਬਲਕਿ "ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਖੀਏ" ਜਾਂ "ਮਾਤਹਿਤਾਂ ਉਪਰ ਇਨਸਪੈਕਟਰ" ਲਗਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਰਾਜ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰ[12] ਅਧੀਨ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਪਹਿਲਾ ਫਰਜ਼ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅਸਾਮੀਆਂ ਵਰ੍ਹੇ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨੀਲਾਮੀ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪਟੇ ਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਥਾਨਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰਾਂ ਬ੍ਰਾਹਮਣ ਜਾਂ ਬਾਣੀਏ ਸਨ ਜਿਹੜੇ "ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੁਸ਼ਿਆਰ ਅਤੇ ਚਾਲ ਬਾਜ਼ ਲੋਕ" ਸਨ। ਉਹ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪ ਤੋਂ ਵੱਡਿਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤੋਹਫੇ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਤਾਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ਼ ਗਰੀਬਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਕਦੇ ਵੀ ਰਾਜੇ ਤੀਕ ਨਾ ਪਹੁੰਚ ਸਕਣ। ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਨੂੰ ਹੈਰਾਨੀ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਕੋਲੋਂ ਇੱਕਠੇ ਕੀਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਰਕਮ ਇਤਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਕਸਰ "ਜਦੋਂ ਮੈਂ ਰਾਜ ਅੰਦਰ ਵਿਚਰ ਰਿਹਾ ਸਾਂ ਤਾਂ ਮੈਂ ਹੈਰਾਨ ਹੁੰਦਾ ਸਾਂ ਕਿ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੰਨੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵੱਡੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਇਕੱਠੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਕਿਉਂ ਜੋ, ਲੋਕ ਬਹੁਤ ਗਰੀਬ ਅਤੇ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਭਰਿਆ ਜੀਵਨ ਬਿਤਾ ਰਹੇ ਸਨ" ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਉਹ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫਸਰਾਂ ਦੇ ਜ਼ੁਲਮਾਂ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਠੇਕੇ ਪੂਰੇ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਅਤੇ ਜਿਸਦੇ ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ ਮੁਲਕ ਕੰਗਾਲ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਬਾਰੇ ਵੀ ਲਿਖਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਆਰਥਿਕ ਬੰਦੋਬਸਤ ਦੀ ਮਿਸਾਲ ਵਜੋਂ ਪੀਟਾਪੋਲੀ ਦਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ। ਠੇਕਾ 55,000 ਪੈਗੋਡਾ ਲਈ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਅਸਲ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ 1000 ਪੈਗੋਡਾ ਵੱਧ ਲਈ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਚੋਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ 8000 ਪੈਗੋਡਾ ਦੀ ਆਪਣੇ ਮਾਤਹਿਤਾਂ ਦੀਆਂ ਤਨਖਾਹਾਂ ਲਈ ਅਨੁਮਤੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਸ ਵਲੋਂ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲਗਾਏ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ 5000 ਪੈਗੋਡਾ ਹੀ ਆਏ। ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਤਨਖ਼ਾਹਾ ਭਾਵੇ ਨਕਦੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਪਰ ਅਨਾਜ ਤੇ ਘਟੀਆ ਕਿਸਮ ਦੇ ਨਮਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਤੋ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਲਗਾਕੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਨਫ਼ਾ ਕਮਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

12. ਇਸਦੀ ਸਮਕਾਲੀ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਸ਼ਬਦ 'ਗਵਰਨਰ' ਨੂੰ ਹੀ ਧਾਰਨ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਪਰੰਤੂ ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਨੇੜੇ ਹੈ, ਮੁਗਲ ਸੂਬੇ ਦੇ ਮੁਖੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਇਸਰਾਏ ਜਾਂ ਭਾਰਤੀ ਖਿਤਾਬ "ਸਾਹਿਬਸੂਬਾ" ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇੰਝ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸਥਾਨਕ ਮੁੱਖ-ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ, ਜਿਸਦੇ ਕਿ ਉਹ ਸੰਪਰਕ ਵਿੱਚ ਆਏ, ਆਪਣੀ ਸ਼ਬਦ 'ਗਵਰਨਾਡੋਰ' ਵਰਤਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਇਹ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ ਵਿਆਖਿਆਕਾਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਗਾਂਹ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਕੋਲ ਚਲਾ ਗਿਆ। ਮੁਗਲ ਸਾਸਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅਕਸਰ ਆਮਿਲ ਨੂੰ ਚਿੰਨ੍ਹਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਸੂਬਾਈ ਵਾਇਸਰਾਇ ਦਾ ਮਾਤਹਿਤ ਸੀ।

ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ ਕਿ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਜਾਂ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਵੇਰਵੇ ਵੀ ਚੁੱਪ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਵਿਚੋਂ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨਤ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਆਪ ਹੀ ਨਤੀਜੇ ਕੱਢਣੇ ਪੈਂਦੇ ਹਨ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਸਖ਼ਤ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਹੇਠ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਮੁਕਰਰ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਸਾਲ ਅੰਦਰ ਤਿੰਨ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇਣੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕਸੂਰਵਾਰ ਨੂੰ ਚਾਬਕਾਂ ਦੀ ਸਖ਼ਤ ਮਾਰ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਬਿਤਾਂਤਕਾਰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨੂੰ ਦੰਡ ਵਜੋਂ ਵੱਜੀਆਂ ਸੱਟਾਂ ਕਾਰਨ ਸਦਾ ਲਈ ਨਕਾਰੇ ਹੋ ਗਏ ਸਨ, ਨਿੱਜੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੈ। ਚਾਬਕਾਂ ਦੀ ਮਾਰ ਤੋਂ ਸ਼ਾਹੀ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਈਰਾਨੀ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਉਧਾਰ ਲੈਕੇ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਈਰਾਨੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੂਦਖ਼ੋਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਜੇਕਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਉਹ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਬਿਪਤਾ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮਾਹਵਾਰੀ ਸੂਦ ਲੈਣ ਵਿੱਚ ਵੀ "ਉਹ ਸ਼ਰਮ ਮਹਿਸੂਸ ਨਹੀਂ ਸਨ ਕਰਦੇ"। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਕੰਗਾਲ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ"।

ਇਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਪੁਸ਼ਟੀ ਇਕ ਹੋਰ ਡੱਚ ਆੜਤੀਏ, ਐਨਟਨੀ ਸ਼ੋਰਰ ਵਲੋਂ 1615 ਵਿੱਚ ਮਸਾਉਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਘਰ ਨੂੰ ਭੇਜੀ ਗਈ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਰਿਪੋਰਟ ਰਾਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨੁਕਤਿਆਂ ਤੇ ਉਸ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਜੋ ਥੋੜ੍ਹਾ ਕੁ ਚਿਰ ਪਿਛੋਂ ਵਿਲੀਅਮ ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ, ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਕਈ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਨੌਕਰੀ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਾਪਸੀ ਤੇ ਲਿਖੇ। ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੇ ਖ਼ਿਆਲ ਵਿੱਚ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਦੀ ਪਰਜਾ ਨਿਮਨ ਲਿਖਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀ :

"ਉਹ ਸਾਰੇ ਉਸਦੇ ਮੁਜ਼ਾਰੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬੜਾ ਭਾਰੀ ਲਗਾਨ ਭਰਦੇ ਸਨ .... ਕੁਝ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਸਨ ਪੱਧਤੀ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਪਟੇ ਹਕੂਮਤ ਤੇ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅੱਗੋਂ ਆਪਣੇ ਤੋਂ ਹੀਣਿਆਂ ਨੂੰ ਪਟੇ ਤੇ ਦੇ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹ ਫਿਰ ਅਗਾਂਹ ਪਿੰਡ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਤਨੇ ਵੱਧ ਦਰਾਂ ਤੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਭਾਗੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਰੜੀ ਘਾਲ ਘਾਲਣੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ ਤੇ ਮੁਸੀਬਤ ਭੋਗਣੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ ਉਸਦਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਇਹ ਵਿਰਲਾਪ ਯੋਗ ਗੱਲ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਆਪਣੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਲਗਾਨ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਰੀਰਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਈ ਵਾਰ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੁੱਟ-ਕੁੱਟ ਕੇ ਮਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਗਾਇਬ ਹੋਣ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪਤਨੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਬੱਚੇ, ਬਾਪ ਭਰਾ ਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰ ਕਰਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਨੌਕਰ ਰੱਖ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘਾਟਾ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਜਾਂ ਤਸੀਹੇ ਝੱਲਣੇ ਪੈਂਦੇ ਅਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਅਜਿਹਾ ਵੀ ਵਾਪਰਿਆ ਕਿ ਮੁਖੀ ਨੂੰ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਠੇਕੇ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸਜ਼ਾ ਮਿਲਦੀ ਜਿਹੋ ਜਿਹੀ ਕਿ ਇਕ ਬਾਸਬੋਲ ਰਾਅ (ਮਸਾਉਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਜਦੋਂ ਉਥੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ) ਨੂੰ ਮਿਲੀ ਸੀ। ਉਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਪਿੱਠ, ਪੈਰਾਂ ਤੇ ਢਿੱਡ ਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਬੈਂਤਾਂ ਮਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਤੀਕ ਉਹ ਮਰ ਨਾ ਗਿਆ। ਫਿਰ ਵੀ ਉਹ ਆਪਣੀਆਂ ਇਹ ਸ਼ਾਸਨ ਪੱਧਤੀਆਂ ਪੱਕੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਟੇ ਤੇ

ਨਹੀਂ ਸਨ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਕਿਉਂ ਜੋ ਜੁਲਾਈ ਵਿੱਚ ਸਾਰੀਆਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜੋ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੋਲੀ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਤਾਂ ਇਹ ਵਾਪਰਦਾ ਕਿ ਹਰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਬਰੀ ਚੁੰਗੀ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅੱਤਿਆਚਾਰੀ ਸਾਧਨਾਂ ਨਾਲ ਜਿਹੜੇ ਵੀ ਉਹ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ ਤੇ ਗਰੀਬ ਵਸਨੀਕਾਂ ਤੋਂ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਵਰਤ ਕੇ ਉਗਰਾਹੀ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਾਸਨ ਪੱਧਤੀਆਂ ਅੰਦਰ ਉਹ ਜਿਹੜੀ ਵੀ ਹਿੰਸਾ ਠੀਕ ਸਮਝਦੇ ਸਨ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਆਪਣੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਛੋਟੇ-ਛੋਟੇ ਰਾਜਿਆਂ ਜਿਹੇ ਸ਼ਾਸਕ ਹੀ ਤਾਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ।"

ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਹੁਣ ਤੀਕ ਯੋਜਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਅੱਤਿਆਚਾਰੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਸਾਲਾਨਾ ਮਿਆਦ, ਅਸਾਮੀਆਂ ਦੀ ਨੀਲਾਮੀ, ਦੋਸ਼ੀਆਂ ਤੇ ਕੀਤੀ ਸਖ਼ਤੀ ਸਦਰ ਮੁਕਾਮ ਤੇ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਸੂਦ ਖ਼ੋਰੀ ਵਰਗੇ ਪੈਸੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਖਾਲੀ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਚਾਲੂ ਸਨ। ਸਾਨੂੰ ਡੱਚ ਥਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਦੇ ਬਿਆਨ ਤੇ ਹੈਰਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਅਮੀਰ ਆਦਮੀ ਆਪਣੀ ਦੌਲਤ ਦਾ ਅਸਲ ਭੇਤ ਜ਼ਾਹਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਸ਼ਰੇਆਮ ਆਪਣੇ ਰਹਿਣ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਝੱਟ ਹੀ ਉਸਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਲਈ ਕੋਈ ਬਹਾਨਾ ਲੱਭ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਦੀ ਆਮ ਸੱਚਾਈ ਦੀ ਦੂਸਰੇ ਨਿਰੀਖਕਾਂ ਦੇ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆਂ ਸੰਕੇਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਦਰਬਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਕ ਥਾਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਦਾ 'ਚਾਂਸਲਰ' ਅਤੇ ਦੂਸਰੇ ਵੱਡੇ ਆਦਮੀ, ਵੱਢੀਆਂ ਲੈਣ ਲਈ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦਰਖਾਸਤ ਵਿਰੁੱਧ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ, ਤਾਂ ਕਿ ਰਿਸ਼ਵਤ ਲੈ ਸਕਣ ਜੋ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਰਾਹ ਖੋਲ੍ਹਣ ਲਈ ਵਿਉਂਤ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਮੁਲਕ ਦੀ ਇਹੋ ਜਿਹੀ ਦੁੱਖਾਂ ਭਰੀ ਹਾਲਤ ਹੈ, ਜਿਥੋਂ ਕਿ ਸੱਚ ਤੇ ਇਨਸਾਫ਼ ਕਦੋਂ ਦੇ ਉਡ ਗਏ ਹਨ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਇਨਸਾਫ਼ ਦੇ ਗਰੀਬ ਬੇਹੱਦ ਜ਼ੁਲਮ ਤੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਝੱਲਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਕੁ ਚਿਰ ਪਿੱਛੋਂ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਹਨੇਰੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਕਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਹੱਕਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਦਬਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਕ ਡੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਰਣਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਜਦੋਂ ਇਕ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਸੱਚ ਮੁੱਚ ਹੀ ਰਾਜੇ ਪਾਸ ਪਹੁੰਚੀਆਂ ਤਾਂ ਦੋਸ਼ੀ ਨੇ ਤੋਹਫ਼ਿਆਂ ਤੇ ਅਸਰ ਰਸੂਖ ਨਾਲ ਰਿਹਾਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਾ ਲੈਣ ਦੀਆਂ ਧਮਕੀਆਂ ਦਿੰਦਾ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਹੁਦੇ ਤੇ ਮੁੜ ਜਾ ਲੱਗਿਆ। ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਬਿਆਨ ਦੀ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਆਹੁਦੇਦਾਰ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਖ਼ਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। 1632 ਵਿੱਚ ਪੀਟਾਪੋਲੀ ਦੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਹੱਥਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਪਿੰਡ ਦੇ ਮੁਖੀ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾ ਬੀਜਣ ਲਈ ਦੋ ਟੋਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਢ ਦਿੱਤਾ। ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਹਿੰਸਾਤਮਕ ਵਿਵਹਾਰਾਂ ਨੇ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਬਾਗੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਕੁ ਚਿਰ ਮਗਰੋਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਤਿਜ਼ਾਰਤੀ ਮਾਲ ਦੀ ਘਾਟ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਦੀ ਅਸਹਿ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਮੱਥੇ ਮੜ੍ਹੀ ਗਈ। ਅਸਲੀਅਤ ਇਉਂ ਪ੍ਰਤੀਤ

ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਮੁਲਕ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਜਬਰਨ ਵਸੂਲਣ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਹੋਰ ਕੋਈ ਗੱਲ ਸੋਚ ਹੀ ਨਹੀ ਸੀ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੋਲੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਲਗਾਨ ਦਾ ਹਰ ਸੰਭਵ ਸੋਮਾ ਪਟੇ ਤੇ ਦੇ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਸੋਨੇ ਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਤੀਬਰ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਦੀ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ, "ਇਹ ਪ੍ਰਬੰਧ ਬਹੁਤ ਭਾਰੀ ਲਗਾਨ ਲਈ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਠੇਕੇ ਲਈ ਉਹ ਆਦਮੀ ਸਭ ਤੋਂ ਚੰਗਾ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਨਵੇਂ ਲਗਾਨ ਲਈ ਨਵੇਂ ਢੰਗ ਤਰੀਕੇ ਕੱਢਦਾ ਹੈ"। ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅੰਕਿਤ ਇਕ ਘਟਨਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਡੱਚ ਨੂੰ ਇਕ ਪਟੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਸਿਵਾਏ ਸਿੰਡੀਕੇਟ ਦੀ ਆਗਿਆ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਲਈ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਦਾਖਲਾ ਵਰਜਿਤ ਸੀ। ਡੱਚ ਨਫਾ ਕਮਾ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਹੀ ਲਾਭ ਕਮਾਏ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਵਰਨਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸ਼ਹਿਰ ਤੇ ਪਿੰਡ ਕਦੇ ਆਪਣੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਲਈ ਅਤੇ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਾਭ ਲਈ ਪਟੇ ਤੇ ਲੈਣ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਇਕ ਤੱਥ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ: ਕਿ ਪਟੇਦਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਾਰੇ ਮੁਲਕ ਵਿੱਚ ਫੈਲ ਗਈ ਹੈ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਭਾਰੀ ਠੇਕਾ ਭਰਨਾ ਮੰਨ ਲੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਅਣਗਿਣਤ ਮਾਤਹਿਤ ਪਟੇਦਾਰਾਂ ਤੇ ਪਾ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਜ਼ਬਰ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੱਤਰਾਂ ਤੋਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਖੁਦ ਮੈਸੋਉਲੀਪਟਮ ਨੂੰ ਪਟੇ ਤੇ ਦੇਣ ਸੰਬੰਧੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਸਾਲ 1626 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸ ਸਮੁੰਦਰੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀਆਂ ਲਗਾਤਾਰ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਤੋਂ ਇਤਨਾ ਦੁਖੀ ਸਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦੇਣ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਤਜਵੀਜ਼ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਵਲੋਂ ਇਸ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਧਾਰ ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ, ਕਿ ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਏ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਰਾਸ਼ੀ ਨਿਰੰਕੁਸ਼ ਜਾਂ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾਲ ਇਕੱਠੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਣਗੇ। ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਪੂਰਬੀ ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ ਲਈ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਹੈ ਜੋ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿਚ ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹਨ।

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਮੈਂ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਉਹ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਵੱਡੇਰੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਫੈਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤਕ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੀ ਰਹੀਆਂ। ਤਿਜਾਰਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਗਵਾਂਢੀ ਬੀਜਾਪੁਰ ਦੇ ਰਾਜ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਾਬਤ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਸੂਚਨਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਜਿੱਥੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸਦੀ ਝਲਕ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਅਸੀਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਲਾਤ ਸਾਰੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਕੋ ਜਿਹੇ ਹਨ। ਸਥਾਨਕ ਅਫ਼ਸਰ ਉਨਾਂ ਚਿਰ ਰਾਜੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਵੱਲ ਕੋਈ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੇ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਹਾਕਮ ਵਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੀ ਤਾਮੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਹਦਾਇਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਕ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਇਕ 'ਵੱਡਾ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਤਿੰਨ

ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਲੱਖ ਪੈਗੋੜਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਠੇਕੇ ਅਧੀਨ ਵੈਂਗੁਰਲਾ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਆਇਆ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਜ਼ਬਰਨ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਚਿਰ ਬਾਅਦ ਉਸ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਇਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ, ਜਿਸਨੇ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵੱਧ ਦੇਣ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ ਉਥੋਂ ਖ਼ਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਅਜਿਹੇ ਨਤੀਜੇ ਨਹੀਂ ਕੱਢਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ, ਉੱਤਰੀ ਦੱਖਣ ਨਾਲੋਂ ਲੋਕ ਅਮੀਰ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਇਸ ਬਿਆਨ ਲਈ ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਹੰਮਦ ਆਦਿਲ ਸ਼ਾਹ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬੀਜਾਪੁਰ ਦੀ ਹਿੰਦੂ ਪਰਜਾ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇਕ ਸੋਚੀ ਸਮਝੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਦਬੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਹਿੰਦੂ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਡੱਚ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਲੀਕਟ ਤੋਂ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਨਿਗਾਪਟਮ ਤੱਕ, ਪੱਟੇਦਾਰੀ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਪਟੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਚਿਰ ਲਈ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਤੰਜੌਰ ਦੇ ਨਾਇਕ ਨੇ ਲਗਭਗ ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਨਵੇਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ (ਪ੍ਰਬੰਧਕ) ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ (ਜੋ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਵਧਾਈ ਚੜ੍ਹਾਈ ਗੱਲ ਹੈ) ਅਤੇ ਇਹ ਅਹੁਦਾ ਤੰਜੌਰ ਵਿੱਚ ਤੇ ਪੁਲੀਕਟ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੋਲੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਅਸੀਂ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਤੇ ਜ਼ਬਰਨ ਵਸੂਲੀ ਬਾਰੇ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਸਰਕਾਰੀ ਅੱਤਿਆਚਾਰਾਂ ਕਰਕੇ ਕਪਾਹ ਦਾ ਵਪਾਰ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਪੁਲੀਕਟ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ, ਘਟੀਆ ਤੇ ਚਲਾਕ ਲੁਟੇਰੇ ਆਦਮੀਆਂ ਨੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਲਏ ਹੋਏ ਦਸੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਲੋਕ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸਨ। ਇਸੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਦੀਆਂ ਧਨ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਨੇ ਕਿਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਭਗੌੜੇ ਹੋਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ। ਤੰਜੌਰ ਵਿੱਚ ਅਸਾਧਾਰਨ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਨੇ ਕਈ ਸੌ ਜੁਲਾਹਿਆਂ ਨੂੰ, ਵਧੀਆ ਵਿਵਹਾਰ ਦੀ ਆਸ ਵਿੱਚ ਇਥੋਂ ਛੱਡਕੇ ਦੂਜੇ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਭੱਜ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ। ਅਜਿਹੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਹਿੰਦੂ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਮੁਸਲਮਾਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਿਲ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਕੇਂਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋਣ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਖਤਰੇ ਝੱਲਣੇ ਪਏ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੇ ਕਸਬਿਆਂ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਜਿੱਥੇ ਹਰੇਕ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੀ ਧਿਰ ਵਲੋਂ ਇਕੋ ਵੇਲੇ (ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ) ਆਪਣੇ-ਆਪਣੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਡੱਚਾਂ ਵਲੋਂ ਪਟੇ ਤੇ ਲਏ ਪਿੰਡਾਂ ਤੇ ਨਾਇਕ ਦੀਆਂ ਫ਼ੌਜਾਂ ਹੱਲੇ ਤੇ ਮਾਰ ਧਾੜ ਕਰਦੀਆਂ ਸਨ। ਨਾਇਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਿੰਡਾਂ ਉਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਇਕ ਕਿਸਮ ਦਾ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸਮਝਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਕ ਮੌਕੇ ਤੇ ਜਦੋਂ ਇਕ ਪਿੰਡ ਸਾੜ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਥੋਂ ਦੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਨੂੰ ਭਜਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਚੰਦਰਗਿਰੀ ਦੇ ਰਾਜੇ ਪਾਸ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ। ਪਰੰਤੂ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਾਜੇ ਨੇ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਨਰਮ ਜਿਹਾ ਖ਼ਤ ਲਿਖ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਦੁੱਖਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀ ਪੈਣ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਨਾਇਕ ਨੂੰ ਮੁੜ ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਬੰਦੇ-ਬੰਦੇ ਵਿੱਚ ਫ਼ਰਕ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਕੁਝ ਨਾਇਕ ਤੇ ਕੁਝ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਸ਼ਾਇਦ ਦੂਸਰਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਅਤਿ ਭੈੜੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਸਾਰੇ ਸ਼ਾਸਨ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤਕ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਅਜਿਹੀ

ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਅਟੱਲ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਤੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਨੂੰ ਬਦਲਣਾ ਕਠਿਨ ਸੀ। ਰਾਜ ਦਰਬਾਰ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਨ ਮਿਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਜਿਵੇਂ ਕਿਵੇਂ ਧਨ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਵਾਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਫਿਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹੀ ਰੁਚਿਤ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਲਾਹੇਵੰਦ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਖ਼ਤਮ ਨਹੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਸਮੇ-ਸਮੇਂ ਨਵੀਆ ਵਿਉਂਤਾਂ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਸਿੱਧਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਕਿ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤੇ ਨਿਰਬਾਹ ਕਟਨ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਇਹੋ ਰਾਹ ਸੰਭਵ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਕਰਾਂਤੀ ਲਿਆਉਣ। ਕਿਸੇ ਤਕੜੇ ਉਪਕਾਰੀ ਤੇ ਖੁਦਮੁਖਤਾਰ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਂਤੀ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਹਾਲਤ ਬਿਹਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਰਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਤੇ ਕਿਹਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਸਾਡੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚੁੱਪ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਜ਼ਿਲਾ ਅਫ਼ਸਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਆਪਣੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਲਈ ਭਾਰੀ ਲਗਾਨ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਉਹ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਭਾਰੀ ਲਗਾਨ ਲੈਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੇਦਾਰ ਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿਚੋਂ ਦੋਨੋਂ ਹੀ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਲਾਭ ਖੱਟਣ ਦੀ ਆਸ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਨਾਕਾਮੀ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਖ਼ਤਰੇ ਵਿੱਚ ਪਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਲਗਾਨ ਦੇ ਕੋਈ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਪੱਧਰ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਲਾਗੂ ਰਹੇ ਹੋਣ। ਪਟੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਅਤੇ ਲੋਭ ਪ੍ਰਬਲ ਅੰਸ਼ ਸਨ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀਆਂ ਉਤੇ ਇਕ ਮਾਤਰ ਰੋਕ ਵਾਹੀ ਦੇ ਰੁਕ ਜਾਣ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੇ ਬਾਗੀ ਬਣਨ ਜਾਂ ਖੇਤੀ ਛੱਡ ਕੇ ਚਲੇ ਜਾਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੋਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਘੱਟ ਮਿਆਦ ਦੇ ਪਟਿਆਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਉਸਾਰੂ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਅਸੰਭਵ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਖ਼ਿਆਲ ਵਿੱਚ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਾਪਤ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਗ ਲਈ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਦਾ ਸਮਾਂ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਭੁੱਖਾ ਮਰਨ ਜਾਂ ਬਗਾਵਤ ਦੀ ਸੀਮਾ ਤੇ ਖੜੇ ਹੋਣ ਲਈ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।

4. ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਤਬਦੀਲੀਆਂ

ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵੱਲ ਪਰਤਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ, ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ, ਮੁਗ਼ਲ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਵਿਹਾਰਕ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਅਨਿਸ਼ਚਤ ਹਾਲਾਤ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਡੇਰੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜੀ ਭਾਵੇਂ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਆਧੁਨਿਕ ਮਿਆਰਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਸਖ਼ਤ ਸੀ ਪਰ ਸਿਧਾਂਤਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿਆਇ-ਪੂਰਵਕ ਸੀ। ਬੇਸ਼ਕ ਇਹਦੇ ਵਿੱਚ ਬੜੀ ਕਰੜੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਬਤ ਅਜਿਹੇ ਸੰਕੇਤ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਮੋਢੀ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਯੋਗ, ਸਿਧਾਂਤ ਨਾਲੋਂ ਕੁਝ ਕੁ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਿਛਾਂਹ ਰਹਿ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸਾਨੂੰ ਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਅਕਬਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਛੁਟਿਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਉਸ ਦੀ ਮਹਾਨ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਅਨੁਮਾਨ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰ ਸਬੂਤ

ਦੁਆਰਾ ਚੋਖੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਮੰਨਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਵਲ ਕਾਗਜ਼ ਤੇ ਹੀ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਵਧੇਰੇ ਮੰਨਣਯੋਗ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਪਰੰਤੂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ। ਜਿੱਥੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪੁਰਾਣੇ ਦੁਰਉਪਯੋਗ ਰੋਕੇ ਗਏ ਸਨ, ਕੁਝ ਰਹਿ ਵੀ ਗਏ ਹੋਣਗੇ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗ਼ੈਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮਾਤਹਿਤ, ਜਾਂ ਕਰਮਚਾਰੀ ਅੱਤਿਆਚਾਰਾਂ ਦੇ ਪੁਰਾਣੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਥਾਂ ਨਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਲੱਭਦੇ ਹੋਣ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਉਸ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਦਸਤੂਰ ਬਾਰੇ ਸਰਕਾਰੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਈਨ-ਏ-ਅਕਬਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਾ ਤੇ ਕੇਵਲ ਇਕ ਅਭੁੱਲ ਪੱਥ-ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਕ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਿਰਫ਼ ਸਿਧਾਂਤਕ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲੀ ਪੁਸਤਕ ਵਜੋਂ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇਸਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪੱਧਰ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਵਜੋਂ, ਜਿਹੜਾ ਅਕਬਰ ਨੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ, ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਕਿ ਲਗਾਨ ਹਰ ਥਾਂ ਤੇ ਵਾਸਤਵਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਯਤ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਪਰ ਅਸੀਂ ਸਹਿਜੇ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਰਾਹੀਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਮਗਰੋਂ ਆਏ। ਅਜਿਹੀ ਤੁਲਨਾ ਮਿਆਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਜ਼ਾਹਰ ਕਰੇਗੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਤਫ਼ਾਕੀਆ ਹਵਾਲੇ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨਗੇ ਕਿ ਇਤਿਹਾਸ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੜਾਵਾਂ ਤੋਂ ਮਿਆਰ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅੰਤਰ ਸੀ। ਪੱਧਰ ਵਿਚਲੇ ਪਾੜੇ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨਗੇ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਅਕਬਰ ਜਹਾਂਗੀਰ ਤੇ ਛੇਕੜਲੇ ਕਾਲ ਦੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨਾਲੋਂ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਸਮੁੱਚੇ ਰਾਜ-ਕਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਤੇ ਸ੍ਰੇਸ਼ਠ ਹਾਕਮ ਸੀ[13]। ਇਸ ਲਈ ਸਾਡਾ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਸਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹੀ ਮਿਆਰ ਜੋ 1600 ਵਿਚ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ, 1660 ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਜ਼ਬਰ ਤੇ ਅਤਿਆਚਾਰ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਚਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਵਾਂ ਮਿਆਰ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਅੱਤਿਆਚਾਰੀ ਸੀ ਤਾਂ ਬੇਰੋਕ ਇਹੋ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਨ-ਸਮੂਹਾਂ ਲਈ ਸਾਡਾ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਕੰਗਾਲੀ ਵਾਲਾ ਕਾਲ ਸੀ।

---

13. ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਯੋਗਤਾ, (ਤੁਜ਼ਕ) ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਆਪਣੇ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਰੋਅ ਅਤੇ ਦੂਸਰੇ ਸਮਕਾਲੀ ਲੇਖਕਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਪੈਲਸਾਰਟ (ਪੰਨਾ 2) ਆਗਰੇ ਦੇ ਤਿਜਾਰਤੀ ਪਤਨ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੀਕ ਲਿਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਆਪਣੀ ਅਯਾਸ਼ੀ ਲਈ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪ੍ਰਤੀ ਮਿਹਨਤ ਕਰਨੀ ਤਿਆਗ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ਼ ਦੀ ਥਾਂ ਹਿੰਸਾ ਨੇ ਲੈ ਲਈ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਚੰਗੇ ਆਧਾਰ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਆਯੂ ਦੇ ਨਾਲ ਘੱਟ ਗਈ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸਬੂਤ ਦੇਣਾ ਸਾਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਦੂਰ ਤੀਕ ਲੈ ਜਾਵੇਗਾ, 1636 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ "ਹਰ ਆਦਮੀ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕੋਈ ਵੀ ਉਸਦੀ ਆਗਿਆ ਦਾ ਪਾਲਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ" 1645 ਵਿੱਚ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਉੱਚ-ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀਆਂ ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਕ ਵਰ੍ਹੇ ਮਗਰੋਂ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਅਸਥਿਰ ਮਨ ਬਾਰੇ, ਜਿਹੜਾ ਦਿਸ਼ਾ ਸੂਚਕ ਯੰਤਰ ਵਾਂਗ ਹਵਾ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਬਦਲਦਾ ਹੈ, ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ('ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 204, ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 302, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 51) ਮਾਨੂਚੀ ਦਾ ਇਸ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਵੇਰਵਾ (ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 188) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਰੰਗ ਵਿੱਚ ਰੰਗਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਸਦਾ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਬਾਰੇ ਤਾਅਨਿਆਂ ਭਰਿਆ ਵਰਣਨ (ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 382) ਸ਼ਾਇਦ ਹਕੀਕਤ ਦਾ ਵਧੀਆ ਸਬੂਤ ਹੈ।

ਅਕਬਰ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਉਸਦੇ ਸਾਰੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਿਰੇ ਤੋਂ ਦੂਸਰੇ ਸਿਰੇ ਤੱਕ ਇਕੋ ਜਿਹੀ ਨਹੀਂ ਸੀ[14], ਢਾਂਚਾ ਇੰਝ ਸੀ। ਰਾਜ, ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸੂਬੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ (ਸਰਕਾਰ) ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਤਹਿਸੀਲਾਂ (ਮਹੱਲ) ਵਿੱਚ ਵੰਡੇ ਹੋਏ ਸਨ। 'ਮਹੱਲ' ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਸਥਾਨਕ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਰਗਨਾ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਪਜ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਸਥਾਨਕ ਹਾਲਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਨ। ਜਿਹੜੇ ਜੁਦੇ-ਜੁਦੇ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਗੋਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ ਜੁਦੇ-ਜੁਦੇ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸਨ। ਬਾਹਰਵਰਤੀ ਸੂਬੇ ਬੰਗਾਲ[15], ਬਰਾੜ, ਖ਼ਾਨਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਿੱਤ ਵੇਲੇ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਹੇਠ ਹੀ ਰਹਿਣ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਫ਼ਸਲਾਂ ਵੀ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵੰਡੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਕੀ ਤਿੰਨਾਂ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਆਸਾਨ ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਤੁਰੰਤ ਦਸਤੂਰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਪ੍ਰਕ੍ਰਿਤੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਤਰੀ ਮੈਦਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਲਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਹਾਰ ਤੱਕ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਰਾਜਪੂਤਾਂ ਨੇ ਮਾਲਵੇ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵਡੇਰੇ ਖੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਅਕਬਰ ਤੇ ਟੋਡਰ ਮੱਲ ਦੇ ਨਾਮ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਵਿੱਚ 'ਜ਼ਬਤ' ਵਜੋਂ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਲਗਭਗ ਹਰ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਅਜਿਹੇ ਇਲਾਕੇ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਜਿਥੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਹੀ ਢੰਗ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਬਹੁਤੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੱਥ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕਬੀਲਿਆਂ ਦੇ ਮੁਖੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨਕ ਰਸੂਖ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਹੋਂਦ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ ਵਜੋਂ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਨ ਦੀ ਉਕੀ-ਪੁਕੀ ਰਕਮ ਨਿਯਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਸੀ। ਕੁਝ ਕੁ ਅਜਿਹੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਵੀ ਹਨ ਜਿਥੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਤਹਿ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਦਰਾਂ ਤੇ ਵੀ ਨਿਯਤ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਸਾਰ ਉਪਜ ਦੇ ਵੱਧਦੇ ਘੱਟਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਥਾਂ ਹਰ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਹਰੇਕ ਇਕਾਈ ਵਲੋਂ ਬੀਜੀ ਫ਼ਸਲ ਵਿੱਚੋਂ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਕਦ ਦਰਾਂ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਨ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ

---

14. ਮੂਲ ਪਾਠ ਕਸ਼ਮੀਰ ਅਤੇ ਅਫ਼ਗਾਨਿਸਤਾਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਹਵਾਲੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਬੜੀਆਂ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਸੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇੱਥੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ।

15. ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੋਜ਼ੀਸ਼ਨ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਤੇ ਮੁੱਢਲੀ ਉਨੀਵੀਂ ਸਦੀ ਬਾਰੇ ਲੰਮੇ ਵਾਦ ਵਿਵਾਦ (ਅਸਕੋਲੀ ਦੇ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ) ਟੋਡਰ ਮੱਲ ਵਲੋਂ 1582 ਵਿੱਚ ਨਿਰਯੋਜਤ ਲਗਾਨ ਪ੍ਰਥਾ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਏ ਪਰ ਉਸ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਕੰਮਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਅਜੇ ਤੀਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹਨ। 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 122) ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਬੇਸੁਰੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਇਕ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀ ਜਿਹੜੀ ਤਸੱਲੀਬਖਸ਼ ਅਰਥ ਦਿੰਦੀ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕਿ ਅਕਬਰ ਨੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਬੰਦੋਬਸਤਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਚਾਲੂ ਰੱਖਿਆ ਬੇਸ਼ਕ ਮੁਨਾਸਿਬ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਕੁਝ ਟੋਡਰ ਮੱਲ ਨੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ। ਉਹ ਉਸ ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਲਗਾਨ ਦੇ ਭੇਤ ਭਾਰਤੀ ਅਹੁਦੇਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਗੁਪਤ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਾਣ ਬੁੱਝਕੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।

ਕਿਸਾਨ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਪਤਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਆਪਣੀ ਫ਼ਸਲ ਦੀ ਬੀਜਾਈ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਵਿਧੀ ਨੂੰ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਅਤੇ ਲਗਾਨ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਦੇ, ਅਨੁਕੂਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਕ ਵਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦਰਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਹਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਵਾਹੀ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਮਿਣਤੀ ਅਤੇ ਦਰਾਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ-ਕਿਤਾਬ ਤਕ ਸੀਮਿਤ ਸੀ। ਹਰ ਕਿਸਾਨ ਪਾਸੋਂ ਲਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਲਗਾਨ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਮਾਮੂਲੀ ਗਿਣਤੀ-ਮਿਣਤੀ ਕਾਫ਼ੀ ਸੀ। ਦਰ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਇਕ ਵਾਰ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਜਾਂਚ ਪੜਤਾਲ ਬਾਅਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਜੋ ਔਸਤਨ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦੇ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਮੁੱਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਨ ਦੀ ਮੰਗ ਇੰਨੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਅਜ ਕਲ੍ਹ ਯੋਗ ਸਮਝੀ ਜਾਂਦੀ ਮੰਗ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਪਰੰਤੂ ਹੋਰਨਾਂ ਪੱਖਾਂ ਤੋਂ 'ਜ਼ਬਤ' ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਢੁੱਕਵਾਂ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਕਾਰਜ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਵਿਹਾਰਕ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਈਆਂ ਹਰ ਮੌਸਮ ਵਿੱਚ ਖੇਤਵਾਰ ਫ਼ਸਲਾਂ ਦਾ ਮੌਸਮੀ ਹਿਸਾਬ ਰੱਖਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਭਰਿਆ ਤੇ ਮਹਿੰਗਾ ਸੌਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਬਹੁਤਾ ਖਰਚਾ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੇ ਲਗਾਨ ਤੋਂ ਵਾਧੂ ਜਾਂ ਫਾਲਤੂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਅਸਲ ਇਤਰਾਜ਼ ਤਾਂ ਛੁੱਟ ਪਮਾਇਸ਼ੀ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੇ ਸੀ ਜੋ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦਰਮਿਆਨੇ ਦਰਜੇ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਵਾਧੂ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪ ਸਾਧਾਰਨ ਅਸੂਲਾਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਮਹੱਤਵ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਦਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਹੋਵੇ ਉਸਦੀ ਇੱਛਾ ਸੀ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭੋਇੰ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਦੀ ਥਾਵੇਂ ਨਕਦ ਤਨਖਾਹਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਇਸ ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਜਿੱਥੇ-ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਕਿਸਾਨ ਵਾਹਕਾਂ ਨਾਲ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਵਿਹਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਉਸਦੇ ਉਤਰ-ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਬਾਰੇ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਤੋਂ ਅਧੂਰੀ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੀ ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਦੋ ਅਸੂਲ ਗਾਇਬ ਹੋ ਗਏ ਸਨ। ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ, ਪੱਟੇਦਾਰੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਫੈਲੀ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਨ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਸਮਝੌਤੇ ਕਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਦੇ ਵਾਧੇ ਨੇ ਪਿੰਡਾਂ ਅੰਦਰ ਜ਼ੁਲਮ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੱਲਾ ਸ਼ੇਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਇਹ ਤਿੰਨੇ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਸਾਧਾਰਨ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਦੀ ਖ਼ਰਾਬੀ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਇਹ ਵੀ ਸਬੂਤ ਹਨ ਕਿ ਫਸਲਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਬੀਜਣ ਲਈ ਦਬਾਅ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਦਬਾਅ ਇਨਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਕਿ ਸਮੇਂ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਹਾਲਤ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰਥ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਆਖ਼ਰ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੀ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਤੀਜੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਥਾਂ ਅੱਧੋ-ਅੱਧ ਕਰਨ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਹਿੱਸਾ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੰਖੇਪ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਬਿਆਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਪਰੰਤੂ ਤੱਥ ਇਸ

ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਕਬਰ ਵਲੋਂ ਛੱਡੀ ਗਈ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਸ਼ਾਹੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਫਿਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀਆ ਜੇਬਾਂ ਵਿੱਚ ਚਲੀ ਗਈ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਹਿੱਸਾ ਕੇਵਲ ਜਿਉਂਦੇ ਰਹਿਣ ਯੋਗੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੀਕ ਲਿਆਂਦਾ ਗਇਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੇ ਸਬੂਤ ਹੁਣ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਜਰਤ ਦੇਣ ਦਾ ਇਹ ਤਰੀਕਾ ਚਿਰਾਂ ਤੋਂ ਕਾਇਮ ਸੀ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਪਰੰਤੂ ਅਜਿਹੇ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਪੂਰਨ ਭਾਂਤ ਸਫ਼ਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਉਸਦਾ ਨਿੱਜੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਖ਼ਤਮ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੇ ਤੁਰੰਤ ਪਹਿਲੀ ਰੀਤੀ ਨੂੰ ਮੁੜ ਅਖਤਿਆਰ ਕਰ ਲਿਆ। 'ਤੌਜ਼ਕ-ਇ-ਜਹਾਂਗੀਰੀ' ਵਿੱਚ ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਦੇ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਹਵਾਲੇ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀਆਂ ਆਮ ਘਟਨਾਵਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹੋ ਸਿੱਟਾ ਉਸਦੇ ਰਾਜ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਵਿਲੀਅਮ ਹਾਕਨਜ਼ ਦੇ ਤਜ਼ਰਬੇ ਤੋਂ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਭਲਾ ਕਿਤੇ ਨਕਦ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਵੀ ਹੋਵੇਗੀ ਤਾਂ ਇਹ ਲਗਭਗ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਰਹੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਵੈਸੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹਾਕਨਿਜ਼ ਨੇ ਵੇਖਿਆ ਕਿ ਜਿਉਂ ਹੀ ਉਸਨੂੰ ਰਾਜੇ ਅਧੀਨ ਇਕ ਸਰਕਾਰੀ ਅਹੁਦੇਦਾਰ ਦੀ ਪੁਜ਼ੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਲਈ ਖਿਚੋਤਾਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਣਾ ਪਿਆ, ਜਿਸਦਾ ਕਿ ਉਹ ਸਜੀਵ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅਗਾਂਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵੇਲੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਛੇਤੀ-ਛੇਤੀ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਕ ਆਦਮੀ ਇਨ੍ਹਾਂ (ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ) ਨਾਲ ਲਗਾਤਾਰ ਅੱਧਾ ਸਾਲ ਨਹੀਂ ਲੰਘਾ ਸਕਦਾ ਬਲਕਿ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਹ ਉਸ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਅਗਾਂਹ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਾ ਦੀ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਹਰ ਗਰਾਂਟ ਦੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਵਿਚੋਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਵ ਰਕਮ ਲਵੇ। ਟੈਰੀ ਨੇ ਵੀ ਇਹ ਕਹਿੰਦਿਆਂ ਕਿ ਆਹੁਦੇਦਾਰ ਅਕਸਰ ਹਰ ਸਾਲ ਬਦਲੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਬਦਲੀਆਂ ਦੀ ਵਾਰਤਾ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਾਕਨਿਜ਼ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਵਾਲੀ ਹੈ, ਉਸਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਨੂੰ ਸਹੀ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ੱਕ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ।

ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਥਾ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਨੇ ਵੀ ਜਾਰੀ ਰੱਖੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਦੀ ਗੰਗਾ ਵਾਦੀ ਦੇ ਮੈਦਾਨਾਂ ਰਾਹੀਂ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ ਤੋਂ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਉਹ ਅਣਗਿਣਤ ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਅੰਕਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਦੀ ਉਹ ਲੰਘਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਬਦਲੀਆਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਘੱਟ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਤਿੰਨ ਚਾਰ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਾਰਵਾਰਤਾ ਅੰਕਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਤਿਜ਼ਾਰਤੀ ਪੱਤਰ ਵਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਕੁ ਇਤਫਾਕੀਆਂ ਕਥਨ ਇਹ ਸੁਝਾਉ ਦੇਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਵਿੱਚ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਦ੍ਰਿੜ੍ਹਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਕਰਕੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਲਈ ਖ਼ਤਰੇ ਦਾ ਇਹ ਸਾਧਨ ਵੱਧ ਗਿਆ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ

ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਗਾਨ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਸਪੁਰਦਗੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਬਦੁਲ ਹਮੀਦ ਦੇ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾਂ' ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 1650 ਵਿੱਚ ਸਾਮਰਾਜ ਬਾਰੇ ਸਿਆਣਪ ਨਾਲ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਕੁਲ ਲਗਾਨ 880 ਕਰੋੜ ਦਾਮ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸ਼ਾਹੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਲਈ ਉਪਲੱਬਧ ਖ਼ਾਲਿਸਾ ਜਾਂ ਹਿੱਸਾ 120 ਕਰੋੜ ਸੀ। ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਗਭਗ ਅੱਠਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸੱਤ ਹਿੱਸੇ ਲਗਾਨ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਾਲਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੋਰ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਨਿਸਬਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਕ ਆਮ ਕਿਸਾਨ, ਸਰਕਾਰੀ ਕੁਲੈਕਟਰ ਦੀ ਅਧੀਨਗੀ ਦੀ ਥਾਂ ਨਾਲੋਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਾ ਦੀ ਪਰਜਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਉਦਾਹਰਣ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗੇ ਕਿ ਅਕਬਰ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਭੋਇੰ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਪਟੇ ਮੰਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਹੋਣ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸਬੂਤ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਭਾਵੇਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਅੰਤਿਮ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇਹ ਤੱਥ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨਾਲ ਸਿੱਧੇ ਸੰਬੰਧ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਉਲਟ ਹੈ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੰਕੇਤ ਕਿ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪਟੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਮੈਂ ਵਾਨ ਰੇਵਸਟੈਨ ਦੇ ਸਾਲ 1615 ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਵਿਭਿੰਨ 'ਸਰਕਾਰ' (ਜਾਂ ਜ਼ਿਲਿਆਂ) ਦੇ ਪਟੇ ਰਸਮੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੱਕੇ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਿਆ ਰੋਅ ਨੇ "ਸੂਰਤ ਦੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਨਵੇਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਪਟਨੇ ਦੇ ਵਾਇਸਰਾਇ ਨਾਲ ਮੁਲਾਕਾਤ ਵਾਲਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ 1616 ਤੱਕ ਸੂਬਿਆਂ ਦਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੁਆਰਾ ਬੰਦੋਬਸਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਲੱਗ ਪਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਮੁਲਾਕਾਤ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ "ਹਰ ਸੂਬੇ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਸਾਲਾਨਾ ਰਕਮ ਦਿੰਦੀ ਸੀ, ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਉਸਦੀ ਪਟਨੇ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸੁਆਲ ਹੈ ਉਹ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ 11 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਿੰਦਾ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਉਸਦੇ (ਵਾਇਸਰਾਇ ਦੇ) ਸਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਉਸਨੂੰ, ਜੋ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਲੈਣ ਦੇ ਸ਼ਾਹੀ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਨ"। ਕੀ ਇਹ ਪ੍ਰਥਾ ਆਮ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਹੀ, ਇਹ ਇਕ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਤਾ ਹੈ ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਤੱਖ ਉਦਾਹਰਣ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਪਰੰਤੂ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਕੋ ਭਾਗ, ਗੁਜਰਾਤ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਵੇਲੇ ਇਹ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਹੀ ਸੀ। 'ਬਟਾਵੀਆ' ਜਰਨਲ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਸਨ ਕਿ ਦੋਨੋ ਕੈਂਬੇ ਤੇ ਸੂਰਤ 1636 ਵਿੱਚ, ਠੇਕੇ ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਸਨ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੇ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇਣੇ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲੈਣੇ ਸਨ। ਕਿਸਾਨ ਉਸ ਦੀ ਅਸਹਿ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਬਾਰੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕਾਸ਼ਤਕਾਰੀ ਦਾ ਖਿੱਤਾ ਘਟ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦੋ ਵਰ੍ਹੇ ਪਿਛੋਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਹੁਣੇ ਹੁਣ ਮੁਅਜ-ਉਲ-ਮੁਲਕ ਉਰਫ਼ ਮੀਰ ਮੂਸਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਸ਼ਾਸਕ ਸੱਤਾ ਤੋਂ ਮੁਕਤੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿ ਉਸਨੇ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਸੂਰਤ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਠੇਕੇ ਉਤੇ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਫ਼ਲ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਪਿਛੋਂ ਦਾ ਇਕ ਖ਼ਤ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਠੇਕਾ "ਇਸ

ਲਾਗਲੇ ਇਲਾਕੇ, ਟਕਸਾਲ ਅਤੇ ਚੁੰਗੀ ਘਰ "ਤੇ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜੇ ਦੇ ਮੰਤਰੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮਲੋ-ਮੱਲੀ ਦਖ਼ਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦਿੰਦਾ। ਮੀਰ ਮੂਸਾ ਆਪਣਾ ਠੇਕਾ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਮਰੱਥ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ 31 ਲੱਖ ਦੇ ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਛੱਡਿਆ "ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਅਜੇ ਵੀ ਉਸਨੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਲੇਖਾ ਚੁਕਾਉਣ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਬੁਲਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਪਤਾ ਹੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਹ ਕਰਜ਼ਾ ਚੁੱਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਉਸਦੀ ਇਸ ਅਸਫਲਤਾ ਨੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਦੂਰਦਰਸ਼ੀ ਰਾਹ ਸੋਚਣ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਆ" ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਸਨੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ, "ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਰਾਜ ਪਾਸੋਂ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸਾਲਾਨਾ ਭੱਤਾ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਰਾਜੇ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸੱਭ ਕੁਝ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਇਲਾਕੇ, ਟਕਸਾਲ ਅਤੇ ਚੁੰਗੀ ਕਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।"

ਆੜ੍ਹਤੀਆਂ ਨੇ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਬੰਧ ਧਾਰਨ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੁਝ ਦੇਰ ਤਾਂ ਲੱਗੀ ਤੇ ਕੰਮ ਵਧਿਆ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਸਾਰੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਬੇਹੱਦ ਖੁਸ਼ੀ ਮਨਾਈ। ਡੱਚ ਆੜ੍ਹਤੀਆ ਨੇ ਵੀ ਇਸ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਸੂਚਨਾ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਕਿ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦੋਨੋ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਸਮਝਾਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਕ ਅਨੋਖੀ ਗੱਲ ਸੀ। ਇਹ ਸੋਚਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਠੇਕੇਦਾਰੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਅਜੀਬ ਲੱਗਦੀ ਸੀ, ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਹਰੀ ਬੰਦਰ ਦੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਸਾਲ 1640 ਵਿੱਚ ਪਟੇ ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਜੇ ਇਸ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਜੁਲਦਾ ਦੂਸਰੇ ਸੂਬਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਸਬੂਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਸੋਮਿਆਂ ਦੀ ਅਪੂਰਨਤਾ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਕਿਸਮ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸੂਬਿਆਂ ਬਾਬਤ ਸਾਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਪੱਟੇਦਾਰੀ ਬਾਬਤ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ ਪਰੰਤੂ ਬਾਕੀ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਾਲਤਾਂ ਦੀ ਲਗਭਗ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਵਿਸਤਰਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਵੇਲੇ ਸਪੁਰਦਗੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਿਆਂ ਨੇ ਅਕਸਰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਮੀਨ ਪਟੇ ਤੇ ਦਿੱਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਜ਼ਮੀਨ "ਕਿਸਾਨਾਂ ਜਾਂ 'ਕਰੋੜੀਆਂ' ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਕੀਤੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੱਛੀ ਜਾਂ ਬੁਰੀ ਫ਼ਸਲ ਦੇ ਖਤਰੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ"।

ਹੁਣ ਤਕ ਅਸੀਂ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਾ ਮਨੋਰਥ ਕੇਂਦਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਤਾਕਤ ਘਟਾਉਣੀ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਬੰਦਿਆਂ ਦੇ ਰਹਿਮ ਤੇ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਵ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸੰਜੋਗ ਨਾਲ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲੀਆ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਇਨਕਲਾਬ ਆਇਆ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਿਆਂ ਜਾਂ ਭਾਗੀਆਂ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉੱਚਾ ਚੁੱਕਣਾ ਸੁਖਾਲਾ ਹੋ ਗਇਆ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ

ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਇਨਕਲਾਬ ਦਾ ਕੋਈ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਦਾ ਵਾਪਰਨਾ ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਿੱਧ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਵਲੋਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਖੇਤ ਮਾਲਕੀ ਉੱਤੇ ਪਹਿਲੇ ਦਰਾਂ ਤੇ ਮਾਲੀਆ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਵਿਸਤਾਰ ਵਿੱਚ ਸਰਸਰੀ ਸਮਝੌਤੇ ਕਰਨ ਦੀ ਰੀਤੀ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ, ਜਿਸਦੇ ਅਧੀਨ ਪਿੰਡ ਦਾ ਮੁਖੀ ਸਾਰੇ ਪਿੰਡ ਦਾ ਮਾਲੀਆਂ ਸਮੁੱਚੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਕਾ-ਪੁਕਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਠੇਕਾ ਲਿਆ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਅਜਿਹੀ ਰੀਤੀ ਦੀ ਨਿਰਦਈਆਂ ਦੇ ਹੱਥ ਬੇਵਜਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਦੇਣ ਵਜੋਂ ਨਿਖੇਧੀ ਕੀਤੀ[16]। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੱਠਵੇਂ ਵਰ੍ਹੇ (1665-66) ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੁਣ ਤਕ ਆਮ ਰੀਤੀ ਉਹ ਬਣ ਗਈ ਸੀ ਜੋ ਅਕਬਰ ਨੇ ਵਰਜਿਤ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਰ ਸਾਲ ਆਮ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਉੱਕੀ-ਪੁਕੀ ਰਕਮ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਅਕਬਰ ਦੀਆਂ ਵਿਧੀਆਂ ਵਿਸਤਾਰ ਵਿੱਚ ਉਦੋਂ ਹੀ ਵਰਤਦੇ ਸਨ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਪਿੰਡ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ਾਲ ਇਲਾਕਾ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਉੱਤੇ ਇਹ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਕਬਰ ਦੀਆਂ ਵਿਧੀਆਂ ਉੱਤੇ ਮੁੱਖ ਇਤਰਾਜ਼ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਖ਼ਤਰਾ ਸੀ ਅਤੇ ਆਮ ਮਨੁੱਖੀ ਸੁਭਾਅ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਿਧੀਆਂ ਡਰਾਵੇ ਵਜੋਂ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਤਾਂ ਇਹ ਖ਼ਤਰਾ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਾਡਾ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਣਾ ਉਚਿਤ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਲਾਨਾ ਸਰਸਰੀ ਨਿਰਧਾਰਣ ਆਮ ਨਿਯਮਤ ਬਣ ਚੁੱਕੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਘੱਟ ਅਸਰ ਰਸੂਖ਼ ਵਾਲੇ ਕਿਸਾਨ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਨੂੰ ਇਹ ਡਰ ਸੀ ਕਿ ਪਿੰਡ ਤੋਂ ਬਣਦੇ ਸਹੀ ਮਾਲੀਏ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਹ ਮਜਬੂਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਿੰਡ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੇਠ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ ਤੇ ਆਪਣੇ ਤੋਂ ਤਕੜਿਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੇਠ ਆ ਚੁੱਕੇ ਸਨ।

ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਇੰਞ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਦਬਾਉ ਬਹੁਤ ਵਧ ਚੁੱਕੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੌਰੀ ਮਾਲਕ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਪੱਟੇਦਾਰ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿੱਧਾ ਸੰਬੰਧ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਤੇ ਅਜਿਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸਨ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਧਨ ਦੀ ਫਰਮਾਇਸ਼ ਕਰਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਵੀ ਵੱਧ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਇਹ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਦੋਨੋਂ ਮੁਤਾਲਬੇ ਪੂਰੇ ਕਰਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਸਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸੁਹਜ ਸੁਆਦ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਸਰਕਾਰੀ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਬੇਹੱਦ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਸੰਬੰਧੀ ਇਕ ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਵਲੋਂ ਉਸਦੀ ਉਸਤਤ ਦੀ

16. ਇਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਅਨੁਵਾਦ (ਆਈਨ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 45) ਸਹੀ ਭਾਵ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਮੁਖੀਏ ਨੂੰ "ਲਗਾਨ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੌਂਪਣ" ਬਾਰੇ ਮੌਲਿਕ ਰਚਨਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ, ਮੂਲ ਪਾਠ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ, "ਉਸਨੂੰ ਮੁਖੀਏ ਨਾਲ ਸਰਸਰੀ ਨਿਰਧਾਰਨ (ਨਸਕ) ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ"।

ਉਕਤੀ ਦੇਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ, "ਪਹਿਲੇ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਦੇ ਖ਼ਰਚੇ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਚੌਥਾ ਹਿੱਸਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸਨ[17] ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਕ ਖ਼ਜ਼ਾਨਾ ਜੋੜ ਲਿਆ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿ ਉਸਦੇ ਪੂਰਵ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਵਰ੍ਹੇ ਲੱਗਣੇ ਸਨ"। ਜੇ ਉਦੋਂ ਖ਼ਰਚਾ ਬੇਹੱਦ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧਿਆ, ਜਦ ਕਿ ਵਾਧੂ ਉਗਰਾਹੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਤਾਂ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਾਂ ਤੇ ਨਵੇਂ ਟੈਕਸ ਲਗਾਏ ਗਏ ਸਨ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਸਾਧਨਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਉਪਜ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਨਵੇਂ ਟੈਕਸਾਂ ਬਾਬਤ ਕੋਈ ਸੂਹ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਗਾਂਹ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਫੁਟਕਲ ਕਰ ਜਾਂ ਮਸੂਲ ਸੂਬਾਈ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲੱਗ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਿਰਫ਼ ਭੋਇੰ-ਮਾਲੀਆ ਹੀ ਸੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਵਧੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਮੰਗਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ।

ਭੋਇੰ ਮਾਲੀਏ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਧੀ, ਵਾਹੀ ਅਧੀਨ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਇਸ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਅਗਾਂਹ ਵਧਣ ਦਾ ਉਪਰ ਵਰਣਿਤ ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਉਸ ਹਿਤਕਾਰੀ ਵਿਚਾਰ ਵੱਲ ਵੀ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਹੜੇ ਵਾਹੀ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਲ ਸਨ। ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਦਬਾਉ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੀ, ਵਿਸਤਾਰ ਵਿੱਚ, ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੁਆਰਾ ਸਾਲ 1668 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹੁਕਮ ਰਾਹੀਂ, ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਹੁਕਮ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਲੀਆ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਵਿਵਹਾਰ ਨੂੰ ਨਿਮਨ ਲਿਖਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ :

> 'ਸਾਲ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਹਰ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰੋ ਅਤੇ ਵੇਖੋ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਰੁੱਝੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਭਗੌੜੇ ਹਨ। ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਵਾਹੀ ਦੇ ਸਾਧਨ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰੋ ਤੇ ਹੌਂਸਲਾ ਅਫ਼ਜ਼ਾਈ ਕਰੋ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀ ਲਾਭ ਦਿਓ ਜਿਹੜੇ ਉਹ ਚਾਹੁਣ। ਪਰ ਜੇ ਕਰ ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਹ ਵਾਹੀ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਅਤੇ ਅਨੁਕੂਲ ਮੌਸਮ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਵਾਹੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਭਗੌੜੇ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਪਾਉ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਮਕਾਉ ਅਤੇ ਤੁਹਾਨੂੰ ਤਾਕਤ ਅਤੇ ਕੋੜੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।'

ਦੂਸਰੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਹੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਮਾਲੀਆ ਨਿਰਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਨਿਰਾਧਾਰਕ ਦੀ ਵਕਤੀ ਰੁਚੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਜਿੰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ, ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੇ ਲੋੜ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਚਾਬਕਾਂ ਆਦਿ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕਰਨ ਦਾ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਜੇ ਇਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਅਕਬਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸੇ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਸ ਪ੍ਰਤੀ ਤਬਦੀਲੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜ਼ਾਹਰ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਜ਼ੋਰ ਕਿਸ ਗੱਲ

17. ਇਹ ਨਿਸਬਤ ਸ਼ਾਇਦ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾਅ ਕੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਖ਼ਰਚੇ ਵਿੱਚ ਬੇਹੱਦ ਵਾਧਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਹੈ।

ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਮਿੱਤਰਤਾ ਪੂਰਨ ਪ੍ਰਬੰਧ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਦੋਂ ਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਕੋੜਿਆਂ ਉਤੇ।

ਵਧ ਤੋਂ ਵਧ ਭੋਇੰ ਵਾਹੀ ਅਧੀਨ ਲਿਆਉਣ ਉਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤੀਜੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧਾ ਕੇ ਕੁਲ ਉਪਜ ਦਾ ਅੱਧ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 50% ਦਾ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਵਾਧਾ ਤਤਕਾਲੀ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਰਬ ਵਿਆਪਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ 1668 ਦੇ ਹੁਕਮ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿ ਨਵੇਂ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਪੂਰਨ ਭਾਂਤ ਸਥਾਪਤ ਹੋਣ ਦੀ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਕੁ ਸਥਾਨਾਂ ਉਤੇ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਪਾਸੋਂ ਘੱਟ ਦਰ ਅਜੇ ਵੀ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ। ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਮ ਤਰੀਕਾ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਿੱਧ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਕੁਲੈਕਟਰ ਜਾਂ ਸਪੁਰਦਗੀ ਕਰਤਾ ਆਮ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਪਜ ਦੇ ਅੱਧ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੇਗਾ। ਮੈਨੂੰ ਕਿਸੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪੱਧਰ ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਦੀ ਕੋਈ ਸੂਚਨਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਪਰ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਬਦੀਲੀ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ[18] ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ 1638 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਿਖਦਿਆਂ ਅੰਕਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਉਪਜ ਦੇ ਅੱਧ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਦਾ ਮੁਤਾਲਬਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕਾਰਵਾਈ ਇਸ ਵਾਕਾਂਸ਼ ਅੰਤਰਗਤ ਹੈ ਕਿ "ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਅਤੇ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਵੱਲ ਉਦਾਰ ਧਿਆਨ" ਦਿੱਤਾ ਜਾਏ। ਇਸ ਗੱਲ ਉਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਲੇਖਿਤ ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਅਜਿਹਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। 50% ਦੇ ਆਮ ਪੱਧਰ ਬਾਰੇ ਮਾਨੂਕੀ ਅਤੇ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਦੂਸਰੇ ਲੇਖਕ ਭਲੀ ਭਾਂਤ ਜਾਣੂ ਸਨ। ਅਗਲੀ ਸਦੀ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪੱਧਰ ਮੁੜ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੋ ਇਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਇਕ ਆਰਜ਼ੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਪਜ ਦੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਇਸਨੂੰ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਆਮ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਨਿਮਨ-ਲਿਖਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ :

1. ਉਸਦੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਉਸਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦੇ ਤੀਸਰੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਥਾਂ ਵੱਧਕੇ ਅੱਧੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ।
2. ਉਸ ਤੋਂ ਇਸੇ ਦਰ ਤੇ ਪੱਕੀ ਵਾਹੀ ਦੀ ਭੋਇੰ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਭੋਇੰ ਉਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਦੇ ਅੱਧ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ।
3. ਉਸ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਅਸਰ ਰਸੂਖ ਵਾਲੇ ਬੰਦਿਆਂ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਲਈ ਵੀ ਹਿੱਸਾ ਦੇਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜਿਹੜੇ ਆਪਣਾ ਬੋਝ ਪਿੰਡ ਦੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ ਤੇ

18. ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕੁਝ ਅੰਕੜੇ ਇਸ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅਖੀਰਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਦਰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕੀਤੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਇਕ ਨਹੀਂ ਕਈ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵੰਡ ਦਿੰਦੇ ਸਨ।

4. ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਾਲ ਵਾਧੂ ਕਰਾਂ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਚੋਖੀ ਵਧ ਗਈ ਸੀ।

ਆਮ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਆਏ ਵਿਗਾੜ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਹ ਗੱਲ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣੀ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਮਾਲੀਆ, ਭਾਵੇਂ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਆਮਦਨ ਵਿਚੋਂ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹੀ ਦੇ ਖਰਚਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਪਰਿਵਾਰ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬਚੀ ਉਪਜ ਵਿੱਚੋਂ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਪਹਿਲੀ ਰਚਨਾ[19] ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਸੁਝਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦਾ ਕੋਈ ਅੱਧ "ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ" ਕਿਸਾਨ, ਲਈ ਬਤੌਰ ਇਕ ਯੋਗ ਵਾਹਕ ਦੇ, ਅਸੁਖਾਵੇਂ ਮੌਸਮਾਂ ਦੇ ਘਾਟਿਆਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਕੁਝ ਕੁ ਵਾਧੂ ਮਾਤਰਾ ਰੱਖਕੇ, ਉਸਦੇ ਨਿਰਬਾਹ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਖਿਆਲ ਤੋਂ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਉਪਜ ਦੇ ਅੱਧ ਤੀਕ ਵਧਾ ਦੇਣ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਨੂੰ ਆਮ ਸਮਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖਤਰਨਾਕ ਤੌਰ ਤੇ, ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਗੁਜ਼ਾਰਾ ਕਰ ਸਕਣ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਪਹੁੰਚਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਏ ਅਤੇ ਉਸ ਪਾਸ ਇਨਾਂ ਕੁਝ ਨਾ ਛੱਡਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਨੂੰ ਜੀਉਣ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸਾਧਾਰਨ ਘਾਟੇ ਵੀ ਉਸ ਲਈ ਤਬਾਹਕੁਨ ਸਿੱਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਭੋਇੰ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦੀ ਵੰਡ ਇਵੇਂ ਸੀ : ਜ਼ਰੂਰੀ ਖਰਚਾਂ ਲਈ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ, ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਹਿੱਸਾ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਅਤੇ ਛੇਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹੀ ਜਿਹੀ ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ, ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੇ ਅਰਾਮ ਜਾਂ ਅਯਾਸ਼ੀ ਲਈ ਜਾਂ ਅਸੁਖਾਵੇਂ ਮੌਸਮਾਂ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਅਧੀਨ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ ਉਪਜ ਜ਼ਰੂਰੀ ਖ਼ਰਚਾਂ ਲਈ, ਅੱਧੀ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਵਿਚਕਾਰਲੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਅਤੇ ਵਿਹਾਰਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਮੌਜੂਦਾ ਅਨੁਭਵ ਨੂੰ ਸਨਮੁੱਖ ਰੱਖਦਿਆਂ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਚਾਲੂ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕਿਸਾਨ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮਾਲੀਆ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਪਰ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਨਾ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਦਫਤਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਨਅਤਾਂ ਅਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਆਦਮੀ ਇਸ ਧੰਧੇ ਦੁਆਰਾ ਜੀਵਨ ਨੂੰ ਜੀਉਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਵੇਖਦੇ ਉਹ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਹੋਰ ਵਸੀਲਿਆਂ ਦੀ ਭਾਲ ਵਿੱਚ ਸਨਅਤਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਗ ਰਹੇ ਸਨ।

ਇਸ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਤੱਖ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਤਬਦੀਲੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਮਿਲਤ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਯਮ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਭਗੌੜੇ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਗੰਭੀਰ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉਲਝਣ ਵਿੱਚ ਪੈ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਬਰਨੀਅਰ ਦੇ "ਲੈਟਰ ਟੂ ਕੋਲਬਰਟ" ਵਿੱਚ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਉਸਦੇ ਸਾਲ 1656 ਦੇ ਤਜਰਬੇ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਇਹ ਤੱਥ ਬੜੀ ਸਪੱਸ਼ਟਤਾ ਨਾਲ ਸਾਹਮਣੇ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ। ਇਸ

19. 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ ਅਕਬਰ' ਦੇਖੋ ਭਾਗ 4।

ਖ਼ਤ ਵਿੱਚ, ਮੁਗਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਨ ਉਪਰੰਤ ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ :

> ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਕਿਸਾਨ ਇਸ ਘਿਰਣਾ ਯੋਗ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਤੋਂ ਨਿਰਾਸ਼ਾ ਵੱਲ ਖਿੱਚੇ ਦੇਸ਼ ਛੱਡ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਵਧੇਰੇ ਸਹਿਣਯੋਗ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਫਿਰ ਕੈਂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ, ਪਾਣੀ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਘੋੜਸਵਾਰਾਂ ਦੇ ਸੇਵਾਦਾਰਾਂ ਵਜੋਂ, ਸੌਖਾ ਰਹਿਣ ਲਈ ਤਰੀਕਾ ਭਾਲ ਲੈਂਦੇ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਉਹ ਕਿਸੇ ਰਾਜੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵੱਲ ਦੌੜ ਜਾਂਦੇ ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਥੇ ਘੱਟ ਅੱਤਿਆਚਾਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਰਾਮ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਜ਼ੁਲਮ ਦੀ ਬਾਬਤ ਉਹ ਹੋਰ ਅਗਾਂਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ :

ਨਿਰਦੈਤਾ ਭੋਇੰ ਦੇ ਵਾਹਕ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਮਜਬੂਰ ਕਰਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਨਰਮ ਵਰਤਾਰੇ ਦੀ ਤਲਾਸ਼ ਦੀ ਆਸ ਲਈ ਆਪਣੇ ਅਭਾਗੇ ਘਰ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਗੁਆਂਢੀ ਰਿਆਸਤ ਵੱਲ ਜਾਂ ਫ਼ੌਜ ਵੱਲ ਭੱਜ ਜਾਏ ਤਾਂ ਕਿ ਉਥੇ ਦੀਆਂ ਜਿੱਥੇ ਉਹ ਕਿਸੇ ਫ਼ੌਜੀ ਦਾ ਨੌਕਰ ਬਣ ਜਾਏ। ਕਿਉਂਕਿ ਭੋਇੰ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹੀ ਵਾਹੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਬੰਦਾ ਪਾਣੀ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ ਖਾਲਾਂ ਅਤੇ ਨਹਿਰਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਛਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਾਹੀ ਭੈੜੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਲਕ ਦਾ ਇਕ ਵਡੇਰਾ ਭਾਗ ਸਿੰਜਾਈ ਦੀ ਥੁੜ ਕਾਰਨ ਅਣਉਪਜਾਊ ਪਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਘਰ ਵੀ ਟੁੱਟੀ ਭੱਜੀ ਜਾਂ ਖਸਤਾ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਲੋਕ ਹੀ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਜਿਹੜੇ ਨਵੇਂ ਘਰ ਬਣਾਉਂਦੇ ਸਨ ਜਾਂ ਡਿੱਗਿਆਂ ਢੱਠਿਆਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਕਿਸਾਨ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਇਹ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਪੁੱਛੇ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿ, "ਮੈਂ ਉਸ ਜ਼ਾਲਮ ਜਾਬਰ ਲਈ ਕਿਉਂ ਵਾਹੀ ਕਰਾਂ, ਜਿਹੜਾ ਕਲ੍ਹ ਨੂੰ ਆਵੇਗਾ ਤੇ ਮੇਰੇ ਕੋਲ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਚੰਗਾ ਹੈ ਉਸ ਉਤੇ ਆਪਣੇ ਹਾਬੜੇ ਜਾਬਰ ਹੱਥ ਸੁਟੇਗਾ ਤੇ ਮੇਰੇ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਛੱਡੇਗਾ"। ਤਿਮਾਰੋਇਟ[20] ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਅਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਆਪਣੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ : "ਇਸ ਭੋਇੰ ਦੀ ਅਣਗੌਲੀ ਦਸ਼ਾ ਸਾਡੇ ਮਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂ ਬੇਅਰਾਮੀ ਪੈਦਾ ਕਰੇ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਉਪਜਾਊ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਸੀਂ ਕਿਉਂ ਆਪਣਾ ਪੈਸਾ ਤੇ ਸਮਾਂ ਖਰਚ ਕਰੀਏ ? ਅਸੀਂ ਇਕ ਛਿਣ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਸ ਤੋਂ ਵਾਂਝੇ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਸਾਡੀਆਂ ਘਾਲਾਂ ਨਾ ਸਾਨੂੰ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਾਡੇ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਪਹੁੰਚਾਣਗੀਆਂ। ਸਾਨੂੰ ਭੋਇੰ ਵਿਚੋਂ ਜਿਨਾ ਹੋ ਸਕੇ ਧਨ ਕੱਢ ਲੈਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਕਿਸਾਨ ਭੁੱਖਾ ਮਰੇ ਜਾਂ ਭਗੌੜਾ ਹੋ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਛੱਡਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਇਸਨੂੰ "ਇਕ ਵੀਰਾਨ ਬੀਆਬਾਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਛੱਡ ਦਈਏ"।

ਇਹ ਕੁਝ ਕੁ ਲੰਮੇ ਹਵਾਲੇ ਆਪਣੀ ਮਹੱਤਤਾ ਕਰਕੇ ਉਚਿਤ ਹਨ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਹ

---

20. ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿਮਾਰੋਇਟ ਤੁਰਕੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੈਨਿਕ ਅਹੁਦਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੀ ਸੰਖਿਪਤ ਵਿਆਖਿਆ ਜੋ ਮੈਂ ਵੇਖੀ ਹੈ ਉਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅਹੁਦਾ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹੀ ਸੀ ਜੋ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਾ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮੂਲ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦਾ ਭਾਵ ਇੰਝ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ "ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤੇ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਅਤੇ ਠੇਕੇਦਾਰ"।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਦੂਸਰੇ ਪ੍ਰਤੱਖ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢੇ ਗਏ ਹਨ। ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਤੱਤਕਾਲੀ ਲਾਭ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀਕਰਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੇ ਜ਼ੁਲਮ, ਮਜ਼ਬੂਰਨ ਵਾਹੀ, ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਵਲੋਂ ਅਣਗਹਿਲੀ, ਦੂਸਰੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰਾਂ ਪਿੱਛੇ ਭੋਇੰ ਦਾ ਤਿਆਗ, ਮੁਲਕ ਦੀ ਹੌਲੇ-ਹੌਲੇ ਦੁਰਦਸ਼ਾ, ਇਹ ਸਾਰੇ ਲੱਛਣ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਨਿਰੀਖਕ ਦਾ ਧਿਆਨ ਖਿੱਚਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਸਪਸ਼ਟ ਹਨ। ਕਈ ਵਾਰ ਇਹ ਸੁਝਾਉ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਰਨੀਅਰ ਗੱਲ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ-ਚੜ੍ਹਾਉਣ ਵਿੱਚ ਰੁਚਿਤ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਵਲੋਂ ਦੂਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਹਰ ਤੱਥ, ਭਾਵੇਂ ਹਰ ਤੱਥ ਬੜਾ ਨਹੀਂ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਨਿਕਲਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਗਵਾਹੀ ਦੀਆਂ ਕੇਵਲ ਦੋ ਸਤਰਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਗਭਗ ਟੁੱਟਣ ਤੱਕ ਪੁੱਜ ਚੁੱਕੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਮੁਖ ਉਦਯੋਗ ਉਤੇ ਪਏ ਬੋਝ ਅਸਹਿ ਹੋ ਰਹੇ ਸਨ ਅਤੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਉੱਚਤਾ ਮੁੱਕ ਰਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਤਪਾਦਕ ਵੀ ਜੀਵਨ ਜੀਉਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ ਰਿਹਾ।

ਉਕਤ ਕਥਨ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਦੇ ਉਸ ਦੌਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਉਹ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਵੀ ਜੋੜ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣ ਜੋ ਦੱਖਣ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਪਰੀਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਉਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਅਧਿਕਾਰ ਜਮਾਇਆ। ਅਹਿਮਦ ਨਗਰ ਰਾਜ ਦੀ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੇ ਸੰਘਰਸ਼ ਸਮੇਂ ਮਲਿਕ ਅੰਬਰ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਅਕਬਰ ਦੇ ਨਮੂਨੇ ਦੀ ਮਾਲੀਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕੀਤੀ ਪਰ ਇਹ ਰਾਜ ਦੇ ਨਸ਼ਟ ਹੋਣ ਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਗਈ। ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਨੇ 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਦਾ ਬੇਹੱਦ ਦੁੱਖ ਝੱਲਿਆ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀਹ ਕੁ ਸਾਲ ਇਹ ਬੜੀ ਖ਼ਸਤਾ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿਹਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਭਾਵੇਂ ਘੱਟ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਹਾਲੇ ਵੀ ਹੋਰਨਾਂ ਉਗਰਾਹੀਆਂ (ਕਰਾਂ) ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ 1653 ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਜਾਦਾ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੱਖਣ ਦਾ ਵਾਇਸਰਾਏ ਬਣਿਆ, ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਵੇਖਿਆ ਕਿ ਇਹ ਇਲਾਕਾ ਤਾਂ, ਜਿਹੜਾ ਪਹਿਲਾਂ ਅਹਿਮਦਨਗਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੀ, ਸਥਾਨਕ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਵੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੇ ਮੁੜ-ਮੁੜ ਵਾਹੀ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਤਾਂ ਜੋ ਮਾਲੀਆ ਵਧ ਸਕੇ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਮਾਲੀਆਂ ਅਫ਼ਸਰ, ਮੁਰਸ਼ਦ ਕੁਲੀ ਖਾਂ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਸਾਸਨ ਦਾ ਪੁਨਰ ਨਿਰਮਾਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਮੁਰਸ਼ਦ ਕੁਲੀ ਖਾਂ ਨੇ ਅਕਬਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤੇ ਮਾਲੀਆ ਨਿਰਧਾਰਨ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਦੇ ਸਿੱਟੇ ਕੀ ਹੋਏ ? ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਪਰ ਇਹ ਤੱਥ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕਾਂ ਨੇ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਇਕ ਨਮੂਨੇ ਵਜੋਂ ਲਿਆ। ਇਹੋ ਉਤੇਜਨਾ ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵਰਣਨ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਉਸਨੇ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਤੀਸਰਾ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੀ ਨਕਲ ਕੀਤੀ ਭਾਵੇਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਿੱਸਾ 2/5 ਦੀ ਨਿਸਬਤ ਨਾਲ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਫਿਰ ਵੀ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ ਦੇ ਸਵਰਾਜ ਨੂੰ ਉਸ ਇਲਾਕੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਿਆਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਜਿਸਦੇ ਧਨ ਦੇ ਸੋਮਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸਨੇ ਨਿਚੋੜਿਆ, ਪਰੰਤੂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਸ਼ਾਸਨ ਅਧੀਨ ਨਾ ਲਿਆਂਦਾ। ਉਸਨੇ ਆਪਣੀ ਪਰਜਾ ਨਾਲ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅੱਛਾ ਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤਾ ਪਰ ਉਹ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਇਸ ਲਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਗੁਆਂਢੀ ਸ਼ਾਸਕਾਂ ਦੀ ਪਰਜਾ ਤੋਂ ਕਾਫੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੁਗਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਚੌਥ ਤੇ ਸਰਦੇਸ਼ਮੁਖੀ ਦੀ ਜਬਰੀ ਵਸੂਲੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਪੈਂਦੀਆਂ ਹਨ[21] ਅਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ, ਇਹ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਸਾਨਾਂ ਲਈ ਜਿਹੜੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਹੇਠ ਆ ਗਏ ਸਨ ਲੱਕ ਤੋੜਨ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਈ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੇ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਦੀ ਆਰਥਿਕਤਾ ਦੇ ਪਤਨ ਦੀ ਗਤੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਹਿੱਸਾ ਪਾਇਆ। ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਲਈ ਜਿਹੜੀ ਗਵਾਹੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਭੈੜ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਚਾਲੂ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਮਰਾਠੇ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰੀ ਇਸ ਭੂਮੀ ਤੇ ਆਏ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਜਿਹੜੀ ਕੌਮੀ ਤੌਰ ਤੇ ਕੰਗਾਲੀ ਅਨੁਘਦਿਤ ਹੋਈ ਉਸ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਭੋਇੰ-ਮਾਲੀਏ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਵਾਧੇ ਦੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ ਵਿਧੀਆਂ ਦੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕਰ ਨਿਰਾਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਮੱਥੇ ਮੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਮੁਗਲਾਂ ਅਧੀਨ ਭੋਇੰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਸਮਾਪਤ ਕਰੀਏ ਕੁਝ ਕੁ ਸ਼ਬਦ ਨਵੀਨ ਲਗਾਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਵਾਧੇ ਬਾਰੇ ਵੀ ਕਹਿਣੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਅਧਿਨਿਯਮ ਕਿਤੇ ਵੀ ਇਹ ਜ਼ਾਹਿਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਕੇਵਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਕਰਕੇ ਕਿਸੇ ਨੇ ਕਰ ਅਦਾ ਕਰਨੇ ਹੋਣ। ਉਸਦਾ ਮਾਲੀਆ ਸਿਰਫ਼ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਤੇ ਹੀ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਵਾਹੀ ਤੋਂ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਜਿਹੜੀ ਅਣਬੀਜੀ ਪਈ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ, ਕੋਈ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਉਸਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸੀ। ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਵੀ ਪ੍ਰਬਲ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਇਕ ਪ੍ਰਤੀਰੂਪ ਵੀ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਅਧੀਨ, ਇਕ ਕਿਸਾਨ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਅਧੀਨ ਭੋਇੰ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਕੇ ਨਕਦੀ ਵਿੱਚ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦਾ ਭੋਇੰ ਵਿੱਚੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਆਮਦਨੀ ਨਾਲ ਉੱਕਾ ਕੋਈ ਵਾਸਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਖਾਰਾਜ-ਇ

21. ਚੌਥ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਤਿ ਪ੍ਰਾਚੀਨ ਅਵੱਧੀ ਦਾ ਪੁਰਾਣਾ ਨਿਜਮ ਸੀ। 'ਡਲਮਾਡੇ' (ਐਸ. ਵੀ. ਚੋਤੇ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਸੋਲ੍ਹਵੀ ਸਦੀ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਮਿਲਣਗੇ, ਜਿਹੜੇ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੀ ਉਪਜ ਦਾ ਚੌਥਾ ਹਿੱਸਾ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਨਿਸਬਤ, ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਘਟਦੀ ਵਧਦੀ ਰਹੀ ਅਤੇ ਮਰਾਠਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਚੌਥਾ ਹਿੱਸਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਰਦੇਸ਼ਮੁਖੀ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ, ਇਕ ਸਥਾਨੀ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਮੰਗ ਸੀ। ਮਾਨੂਕੀ (ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 25) ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ ਨੇ ਮੁਗਲਾਂ ਅਧੀਨ ਦੱਖਣ ਵਿਚੋਂ, ਚੌਥ 1658 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਸੀ। ਪਰ ਇਹ ਖ਼ਿਆਨ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਰਚਿਤ ਪੁਸਤਕ 'ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ' (ਪੰਨਾ 65) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਇਸ ਮਸਲੇ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ।

ਮੁਵੱਜ਼ਫ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਯਮ ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ, ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਹਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਬਣ ਚੁੱਕੀ ਸੀ। ਮੈਨੂੰ ਇਸਦੇ ਆਰੰਭ ਦਾ ਕੋਈ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਪਰੰਤੂ ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੇ ਫੈਲਾਅ ਦਾ ਕਾਰਨ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਜਬਰੀ ਤਰੀਕੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਕਿ ਉਤੇ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਦਾਇਗੀ ਨੂੰ ਕਾਸ਼ਤ ਕੀਤੀ ਭੋਇੰ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦੇਣ ਦਾ ਭਾਵ ਇਹੀ ਸੀ ਕਿ ਭੋਇੰ ਦੀ ਵਾਹੀ ਲਈ ਕੋਈ ਜ਼ੋਰ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਏ। ਲੰਮੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਠੇਕੇ, ਦੋਨੋ ਧਿਰਾਂ-ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਕਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ, ਵਕਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਸੁਖਾਲੇ ਜਾਪਦੇ ਹੋਣਗੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਨਤੀਜੇ ਭਾਵੇਂ ਕਿੰਨੇ ਹੀ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਕਿਉਂ ਨਾ ਸਿੱਧ ਹੋਣ। ਕਾਰਨ ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਹੋਣ, ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਅਕਬਰ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਤੇ ਬਰਤਾਨਵੀ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਸਥਾਪਤ ਹੋਣ ਵੇਲੇ ਵੇਖੇ ਗਏ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕੜੀ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਮੁਗਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਤਾ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭੋਇੰ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਠੇਕੇ ਵਾਲੀ ਰਕਮ, ਕੁਦਰਤੀ ਹੀ, ਆਧੁਨਿਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਸਮਝੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

5. ਮੁਗਲਾਂ ਦੇ ਭੋਇੰ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਅੰਕੜੇ

ਪਿਛਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅਸੀ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪੁੱਜਣ ਲਈ ਦੋ ਅੱਡਰੀਆਂ ਪਰੰਤੂ ਇਕ ਨੁਕਤੇ ਤੇ ਖਹਿੰਦੀਆਂ ਰੇਖਾਵਾਂ ਤੇ ਚਲਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨਾਂ ਉਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਦਬਾਉ ਇੰਨੀ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਵਧ ਚੁਕਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਨੇ ਮੁਗਲ ਸਲਤਨਤ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੋਮਿਆਂ ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਇਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਉਪਜ ਦਾ ਸਾਧਨ ਬਣਨਾ ਸੀ, ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਇਹ ਵਾਧਾ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਸੰਬੰਧੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੀ ਸਹੀ ਤਸਵੀਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਵੇਲੇ, ਸਥਾਨ ਪੱਖੋਂ ਅਣਗਿਣਤ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਵੇਚਨ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਠਕਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਦੀ ਅਗਾਂਹ ਤਕ ਪੜਚਾਲ ਕਰਨ ਦੇ ਚਾਹਵਾਨ ਹੋਣ। ਇਸੇ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਅੰਤਿਕਾ 'ਏ' ਵਿੱਚ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਥੇ ਕੇਵਲ ਉਹ ਮੋਟੇ-ਮੋਟੇ ਨਤੀਜੇ ਦੇਣੇ ਮੁਨਾਸਿਬ ਸਮਝੇ ਹਨ, ਜਿਹੜੇ ਮੈਨੂੰ ਇੱਥੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਯੋਗ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੋਏ ਹਨ। ਪਰ ਇਹ ਚਿਤਾਵਨੀ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜਾ ਖਰੜਾ ਮੈਂ ਵਰਤਿਆ ਹੈ ਉਹ ਅਜੇ ਤੀਕ ਆਲੋਚਨਾਤਮਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੰਪਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਉਸ ਤੇ ਆਧਾਰਤ ਨਤੀਜੇ ਪੂਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਅੰਤਿਮ ਨਹੀਂ ਸਮਝੇ ਜਾ ਸਕਦੇ।

ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀ ਅੱਧੀ ਸਦੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਮੇਂ ਤੇ ਫੈਲੀ ਅੰਕੜਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਅਧਿਐਨ ਕਰੀਏ, ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਜਾਨਣਾ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੀ ਉਹ ਮੁਦਰਾ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਉਹ ਅੰਕੜੇ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੇ ਹਨ ਆਸ਼ਾਜਨਕ ਤੌਰ ਤੇ ਸਥਿਰ ਸਮਝੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ; ਕਿਉਂ ਜੋ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਆਮ ਉਤਰਾ-ਚੜ੍ਹਾਅ ਨਾਲ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਅਵਸਥਾ ਵਿੱਚ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਫ਼ਰਕ ਪਵੇਗਾ। ਇਹ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਾ ਜਿਹਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀਬਾੜੀ ਦੀ ਉਪਜ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਸੰਬੰਧੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ

ਲਗਭਗ ਕੁਝ ਵੀ ਵਿਭਿੰਨਤਾ ਨਹੀ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਭੋਇੰ ਮਾਲੀਆ ਕੇਵਲ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਹੀ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਬੇਸ਼ਕ ਜਿਹੜੇ ਨਿਰਧਾਰਨਾ ਦੀ ਅਸੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਉਹ ਲਗਭਗ ਨਿਸ਼ਚੇ ਹੀ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਤੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਚਾਂਦੀ ਰਾਹੀਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ। ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ 30% ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਪਹਿਲੀ ਨਜ਼ਰੇ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਸਮੀ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਅਸਲ ਭਾਰ ਅਨੁਸਾਰੀ ਨਿਸਬਤ ਵਿੱਚ ਵਧ ਚੁੱਕਾ ਸੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਗਲਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸਾਨ ਆਪਣਾ ਮਾਲੀਆ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ ਤੇ ਕਿਸਾਨ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਉਸਦਾ ਧਾਤ ਸਰਕਾਰੀ ਮਨਾਸਬ ਮੰਡੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਅਨੁਸਾਰ ਹਰ ਵਾਰੀ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਵੇਲੇ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨਚੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਦਾਇਤਾਂ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਕ ਕਿਸਾਨ ਆਪਣਾ ਲਗਾਨ, ਸੋਨੇ, ਚਾਂਦੀ ਜਾਂ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇ ਸਕਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜਿਹੜੀ ਮਰਜ਼ੀ ਧਾਤ ਚੁਣ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਤੇ 1665 ਦੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਂਦੀ ਅਜੇ ਵੀ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਰਾਜ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਚਾਂਦੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਮਿਲਣ ਤਾਂ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਰੀ ਹੋਈ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਰੁਪਏ ਵਸੂਲ ਕਰ ਲਏ ਜਾਣ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦੀ ਸਰਕਾਰੀ ਕੀਮਤ 40 ਦਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਮੈਨੂੰ ਇਸਦੇ ਬਦਲਣ ਸੰਬੰਧੀ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨਹੀਂ ਲੱਭਿਆ ਬਲਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਆਇਆ ਹੈ। ਮਾਨੂਕੀ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਸਮਾਪਤ ਹੋਣ ਤੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਵਰ੍ਹੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੋਇਆ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਬਿਆਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਦੇ ਸਮੇਂ ਤੀਕ ਵੀ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਦੇ ਬਦਲਣ ਲਈ ਪੁਰਾਣੇ ਦਰ ਹੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਸਰਕਾਰੀ ਦਰ ਸਥਿਰ ਰਹਿਣਗੇ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨ ਕਦੇ ਵੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਤਾਂਬੇ ਦੇ 40 ਦਾਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਾਏਗਾ ਸਗੋਂ ਮੰਡੀ ਦਰ ਤੇ ਇਕ ਰੁਪਈਆ ਖਰੀਦੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਫਲਸਰੂਪ ਉਸਨੇ ਭਾਵੇਂ ਤਾਂਬੇ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਦਾ ਵੱਧ ਭਾਗ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ ਪਰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਲਈ ਹੁਣ ਉਹ ਘੱਟ ਤਾਂਬਾ ਦੇਵੇਗਾ। ਉਸਦਾ ਅਸਲ ਬੋਝ ਚਾਂਦੀ ਅਤੇ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਆਪਸੀ ਸੰਬੰਧਾਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਅਸੀ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਸਥਿਰ ਹੀ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਅਸੀ ਇਹ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਧ ਰਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਕਿਸਾਨ ਦਾ ਭਾਰ ਵੀ ਵਧ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਦਰਤੀ ਹੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਾਲਾਤ ਅਜੇ ਵੀ ਉਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਨ, ਮੰਡੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਭੈੜਾ ਭਾਅ ਉਸਨੂੰ ਮਿਲੇਗਾ ਪਰ ਇਹ ਘਾਟਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਧਾਤ ਉਚੇਰੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਵੇਗੀ, ਉਪਜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਉਸਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਗਭਗ ਪਹਿਲਾਂ ਜਿਹੀ ਹੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਉਸ ਮੁਦਰਾ ਇਕਾਈ ਵਿੱਚ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਵਡੇਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ, ਵਿਭਿੰਨ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਪਰੰਤੂ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਸਾਹਮਣੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਨੂੰ ਤਾਂਬੇ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਵਧੇਰੇ ਭਾਰ ਝੱਲਣਾ ਪਿਆ ਤਾਂ ਇਹ ਮੇਰੇ ਉਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਦ੍ਰਿੜਾਏਗਾ ਜਿਹੜਾ ਮੈਂ ਪਹਿਲਾ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਬਹੁਤ ਵਿਗੜ ਗਈ ਸੀ, ਪੇਸ਼ ਕਰ

ਆਇਆ ਹਾਂ। ਇਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਰੰਭਿਕ ਟਿੱਪਣੀ ਦੇਣੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਤੇ ਅਕਸਰ ਉਪਲੱਭਧ ਵਿਭਿੰਨ ਸੂਚੀਆਂ ਵਿਚਲੇ ਫ਼ਰਕਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਕਿੰਤੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਇਤਰਾਜ਼ ਇਸ ਤੱਥ ਨੂੰ ਅੱਖੋਂ ਉਹਲੇ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਦੋਂ ਮਾਲੀਆ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰਾਂ ਤੇ ਨਿਰਾਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਹੁਣ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਈ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਤੇ। ਜੇਕਰ ਮਾਲੀਏ ਦੀਆਂ ਦੋ ਸੂਚੀਆਂ ਬਿਲਕੁਲ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਦੋਨੋਂ ਇਕੋ ਵਰ੍ਹੇ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਇਕ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਜਾਂ ਉਪਮੰਡਲ ਦੇ ਲਈ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁ-ਨਿਸਬਤ ਫਰਕਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਅਚੰਭਿਤ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਚੇਤੇ ਹੋਵੇ ਕਿ ਜੰਗ, ਸੋਕੇ ਜਾਂ ਵਿਦਰੋਹਾਂ ਕਾਰਨ ਵੀ ਅਚਾਨਕ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ਾਲ ਰਾਜ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਅਵਸਥਾ ਦਾ ਰੂਪ ਬਦਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੂਚੀਆਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਦਾ ਸਹੀ ਤਰੀਕਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਤਰੀਕਾਂ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਉਪਰੰਤ ਇਹ ਵੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਹਾਣੀ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ; ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਲ ਕ੍ਰਮ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਉਂਤਣਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਬਦਕਿਸਮਤੀ ਨਾਲ ਇਹ ਇਕ ਮੁਸ਼ਕਲ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੈਂ ਛੇ ਸੂਚੀਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਸੂਚੀ ਅਕਬਰ ਕਾਲ ਦੇ ਲਗਭਗ ਸਾਲ 1594 ਦੀ ਮਾਲੀਆ ਮੰਗ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਦੂਸਰੀ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਵੇਲੇ ਦੀ ਮੰਗ ਦਾ ਪਤਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤੀਸਰੀ 1647 ਜਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸਤੋਂ ਇਕ ਜਾਂ ਦੋ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਚੌਥੀ ਤੇ ਪੰਜਵੀਂ ਉਤੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਮਿਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਬਿਲਕੁਲ ਅੰਤਿਮ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਛੇਵੀਂ ਇਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਕਿ ਸਾਲ 1668 ਦੇ ਨਾਲ ਸਮਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਥਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਗਲੇ ਪੰਨੇ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਦੱਖਣੀ ਸੂਬਿਆਂ ਨੂੰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਹੁੰਦੀ ਰਹੀ ਮੰਨੀ ਗਈ ਹੈ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਬੰਗਾਲ ਦਾ ਸੂਬਾ ਇਸ ਲਈ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਇਸਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਰਿਕਾਰਡ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਤੱਥਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ ਅਤੇ ਸਿੰਧ ਦਾ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਸੂਬਾ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕਿ ਇਸਦੇ ਅੰਕੜੇ ਸ਼ੰਕਾਜਨਕ ਤੇ ਅਧੂਰੇ ਹਨ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਾਲ 1594 ਅਤੇ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੀ ਤਖ਼ਤ ਨਸ਼ੀਨੀ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨੂੰ ਵਾਚਦਿਆਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨੌਂ ਸੂਬਿਆਂ ਦਾ ਮਾਲੀਆ 29% ਵਧਿਆ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਵਾਧਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੀ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਚਾਰ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ 20% ਤੋਂ ਘੱਟ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਣਉਚਿਤ ਵਧੇ ਦਬਾਉ ਅਧੀਨ ਹੋਏ ਵਾਧੇ ਦੇ ਸਬੂਤ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸਗੋਂ ਇਸਦੀ ਥਾਂ ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਵਾਹੀ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਵਾਧਾ ਸਮਝਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜਿਥੇ ਵਾਧਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਤੇ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸਾਲ 1594 ਦੇ ਕਰੀਬ ਬਹੁਤ ਅਸੰਤੋਖਜਨਕ ਵਾਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਵਾਧਾ ਉਸ ਵੇਲੇ ਦੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨੀਵੇਂ ਪੱਧਰ ਦੀ ਵਾਹੀ ਦਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਸੁਧਾਰ ਸੀ। ਅਜਮੇਰ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਧਾ 48% ਸੀ ਜਿਹੜਾ ਸ਼ਾਇਦ ਧਰਤੀ ਨੂੰ ਪੱਧਰਾ ਕਰਨ ਕਰਕੇ ਸੀ। ਇਸ ਸੂਬੇ ਦਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਮਾਲੀਆ ਉਪਜ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਸੱਤਵਾਂ ਜਾਂ ਅੱਠਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਸੀ, ਬਹੁਤਾ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁਗ਼ਲ ਪ੍ਰਭੁੱਤਾ ਵਿੱਚ ਵਿਸਤਾਰ ਜਿਹੜਾ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਨੇ ਅਵੱਸ਼ ਹੀ ਵਧੇਰੇ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰੱਖਿਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਹੜਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਿਕਾਸਾਂ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਉਦੇਸ਼ ਸੀ। ਇਥੇ ਇਕ ਅਨਿਯਮਤਤਾ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਗਰਾ ਤੇ ਲਾਹੌਰ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਜੋ

ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਆਰਥਿਕ ਪੱਖੋਂ ਮੱਧਵਰਤੀ ਸੀ, ਸੱਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਵਿਭਿੰਨ ਕਲਪਿਤ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਸੁਝਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਪਰੰਤੂ ਮੈਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕਿਸੇ ਲਈ ਵੀ ਨਿਸ਼ਚੇਜਨਕ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਇਹ ਅਨਿਯਮਤਤਾ ਉਤਨਾ ਚਿਰ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਿਤਨਾ ਚਿਰ ਹੋਰ ਤੱਥ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ। ਪਰੰਤੂ ਸਾਰੇ ਸੂਬਿਆਂ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਅੰਕੜੇ ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਠਹਿਰਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਕੋਈ ਆਮ ਵਧੇਰੇ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੋਇਆ ਭਾਵੇਂ ਕੁਝ ਕੁ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਮੰਗ ਉਚੀ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਲਾਹੌਰ ਅਤੇ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਵਾਧੇ ਹੋਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਮੁਗਲ ਮਾਲੀਆ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸੇ-ਪ੍ਰਤਿ ਵਾਧਾ
(ਅਕਬਰ ਦਾ 1594 ਦੇ ਕਰੀਬ ਦਾ ਮਾਲੀਆ)

ਸੂਬੇ	ਅਕਬਰ 1594 ਦੇ ਕਰੀਬ	ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਗੱਦੀ ਨਸ਼ੀਨੀ	1647 ਦੇ ਕਰੀਬ	ਪਿਛੋਂ ਮਗਰੋਂ	ਪਿਛੋਂ ਮਗਰੋਂ	ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ 1668 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ	ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ 1668 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅੰਕੜੇ ਕਾਲਮ ਤਿੰਨ ਵਿੱਚ 100 ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਹਨ
1	2	3	4	5	6	7	8
1. ਬਿਹਾਰ	100	138	176	173	175	?	?
2. ਇਲਾਹਾਬਾਦ	100	146	194	202	214	208	142
3. ਅਵੱਧ	100	114	147	136	155	157	138
4. ਆਗਰਾ	100	151	165	158	196	193	128
5. ਮਾਲਵਾ	100	119	170	174	166	181	152
6. ਗੁਜਰਾਤ	100	117	122	117	105	102	87
7. ਅਜਮੇਰ	100	148	212	213	229	224	151
8. ਦਿੱਲੀ	100	110	*168	208	200	196	178
9. ਲਾਹੌਰ	100	147	161	160	152	162	110
10. ਮੁਲਤਾਨ	100	?	187	147	144	164	?
ਕੁਲ	100	129	166	170	175	175	136 ਅੱਠ ਸੂਬੇ

ਨੋਟ : ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੰਤਿਕਾ ਵਿੱਚ ਸੰਕੇਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੁਲਤਾਨ ਕਾਲਮ ਤਿੰਨ ਤੇ ਬਿਹਾਰ ਕਾਲਮ ਸੱਤ ਵਿੱਚ ਅੰਕੜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਅਨਿਸ਼ਚਤਾਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸੂਬੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਲਮਾਂ ਦੇ ਜੋੜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਗਿਣਨ ਵੇਲੇ ਨਜ਼ਰ-ਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਵੱਲ ਪਰਤਦਿਆਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਨੌਂ

ਸੂਬਿਆਂ ਲਈ ਅਨੁਕ੍ਰਮਣਿਕਾ ਜਾਂ ਸੂਚਕ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਉਸਦੇ ਉਤਰ-ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਤੱਕ 129 ਤੋਂ 175 ਤੱਕ ਚੜ੍ਹ ਗਈ। ਪਰ ਉਸਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜੇ ਸਿੱਧ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਨੁਕ੍ਰਮਣਿਕਾ ਉਸਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਪੱਧਰ ਤਕ ਚੜ੍ਹ ਚੁੱਕੀ ਸੀ । ਫਿਰ ਤਾਂ ਇਸ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਮਾਪਣ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਹੀ ਆਧਾਰ ਬਣਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਅੱਠ ਸੂਬਿਆਂ ਦੇ ਸਜਰੇ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਕ ਸਾਲ ਮੁਲਤਾਨ ਦੇ ਤੇ ਦੂਸਰੇ ਸਾਲ ਬਿਹਾਰ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਸ਼ੰਕਾਜਨਕ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਹ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਸੰਗਤੀ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਗਿਰਾਵਟ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਪੂਰੇ ਦਾ ਪੂਰਾ 1630 ਦੇ ਸੋਕੇ ਦੇ ਸਥਿਰ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਜੋਂ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਕ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਬੜੇ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਕ ਪੀੜ੍ਹੀ ਦੇ ਵਕਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਜ਼ਿੰਦਗੀ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਧਾਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਵੇਲੇ ਵੀ ਇਸਦਾ ਮਾਲੀਆ ਪਦਾਰਥਕ ਤੌਰ ਤੇ ਅਕਬਰ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਰਾਸ਼ੀ ਤੋਂ ਉਤਾਂਹ ਨਹੀਂ ਸੀ ਵਧਿਆ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦਾ ਅੱਠ ਸੂਬਿਆਂ ਤੋਂ ਵਾਧਾ ਕੋਈ 36% ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਜੇਕਰ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਲਈਏ ਤਾਂ ਬਾਕੀ ਅੰਕੜੇ ਤਕਰੀਬਨ ਕੋਈ 44% ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤਕ ਵਧ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹੋਰ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਵਧੇਰੇ ਵਾਧੇ ਦੀ ਨਿਸਬਤ ਪ੍ਰਸਪਰ ਲਾਹੌਰ ਤੇ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਘੱਟ ਵਾਧੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਕ ਦਮ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ, ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਹੋਈਆਂ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਨੂੰ ਮਿਟਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ। ਤਦ ਫਿਰ ਆਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਮਾਲੀਆ 40 ਤੋਂ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤਕ ਵਧਿਆ। ਬਹੁਤਾ ਵਾਧਾ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ ਜਿਥੇ ਕਿ ਉਸਦੇ ਤਖ਼ਤ ਉਤੇ ਬੈਠਣ ਸਮੇਂ ਮਾਲੀਆ ਘੱਟ ਸੀ ਅਤੇ ਆਗਰੇ ਤੇ ਲਾਹੌਰ ਵਿੱਚ ਘੱਟ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਜਿਥੇ ਕਿ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। 1594 ਪਿਛੋਂ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ; ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਕੇਵਲ ਅਕਬਰ ਦੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸਮੇਂ ਸੰਗ੍ਰਹਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਖ਼ਾਤਮੇ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਲੋਪ ਹੋ ਗਏ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਵਾਹੀ ਉਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਲੱਗਣ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਪਰੰਤੂ ਇਸ ਕਮੀ ਦੇ ਹੁੰਦਿਆਂ ਸੁੰਦਿਆਂ ਵੀ ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਮੈਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਉਹ ਸਪਸ਼ਟ ਤੇ ਮੰਨਣ ਯੋਗ ਹਨ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੋ ਸੂਬਿਆਂ ਤੋਂ ਸਿਵਾਏ ਬਾਕੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਭਾਅ ਬਹੁਤਾ ਨਹੀਂ ਵਧਿਆ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਸਮੇਂ ਇਹ ਦੋ ਸੂਬਿਆਂ ਤੋਂ ਸਿਵਾਇ ਬਾਕੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਭਾਅ ਬਹੁਤਾ ਨਹੀਂ ਵਧਿਆ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਸਮੇਂ ਇਹ ਦੋ ਸੂਬਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਨੂੰ ਛੱਡਕੇ, ਜਿਹੜਾ ਉਸਦੇ ਸ਼ਾਸਨ ਕਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਬਰਬਾਦ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ, ਮਾਲੀਆ ਤਕਰੀਬਨ ਅੱਧਾ ਵਧਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਵੱਡੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਹਿੱਸਾ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸਗੋਂ ਖੇਤੀ ਦੇ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿਚਲੇ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਾਹੀ ਦਾ ਵਾਧਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੁਣ

ਹੋਵੇਗਾ, ਅਬਾਦੀ ਜਾਂ ਸਾਧਨਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਨਾਪ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਵਾਧਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਜਬਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਰਨੀਅਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਅੰਤਿਮ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਵਾਹੀ ਦਾ ਝੁਕਾ ਗਿਰਾਵਟ ਵੱਲ ਸੀ। ਇਸ ਕਰਕੇ ਜੇ ਸਾਰਾ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਬਹੁਤਾ ਵਾਧਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਕਾਰਜ ਦੇ ਮੱਥੇ ਮੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦਾ ਪੱਧਰ ਟੇਡਾ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਵੀ ਤਕਰੀਬਨ ਇਸੇ ਨਿਸਬਤ ਨਾਲ ਵਧਾਈ ਗਈ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹਿਸਾਬ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂ ਜੋ, ਨਵਾਂ ਮਿਆਰ ਹਿਸਾਬ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਕਦੇ ਕਦਾਈਂ ਹੀ ਠੀਕ ਨਤੀਜੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਸਾਧਾਰਨ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਪਿਆ ਭਾਰ ਜਿਸ ਵੱਲ ਕਿ ਦਫਤਰੀ ਹੁਕਮਾਂ ਅਤੇ ਸਮਕਾਲੀ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸੰਕੇਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਬਚੇ ਹੋਏ ਸਮਕਾਲੀ ਮਾਲੀਆ ਅੰਕੜਿਆਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਆਪਣੇ ਅਧਿਐਨ ਦੀ ਇਸ ਸ਼ਾਖਾ ਦੇ ਅਗਾਂਹ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਬਾਰੇ ਜੋ ਕਿ ਅਕਸਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨੀ ਦਬਾਉ ਦਾ ਨਮੂਨਾ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਕੁਝ ਸ਼ਬਦ ਕਹਿਣੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਮਾਲੀਏ ਵਜੋਂ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਅਸਲ ਰਾਸ਼ੀ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਨੂੰ ਕਿ ਮਾਲੀਆ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਉਗਰਾਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਨਾਲ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਪਰ ਅਸਲ ਨੁਕਤਾ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰੇ ਮਾਲੀਏ ਲਈ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਮੈਂ ਖੁਦ ਵੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨ ਸਕਦਾ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦਾ ਮਾਲੀਆ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਤੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰੰਤੂ ਇਹ ਤੱਥ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੇ ਕਿੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦਬਾਓ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਕ ਉਤਸ਼ਾਹੀ ਮਤਾਹਿਤ ਸਾਰਾ ਕੁਝ ਉਗਰਾਹੁਣ ਦੀ ਆਸ਼ਾ ਤਾਂ ਭਾਵੇਂ ਨਾ ਰੱਖਦਾ ਹੋਵੇ ਪਰੰਤੂ ਉਹ ਕੁਲ ਬਕਾਇਆ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਸਫਾਇਆ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਬਰੀ ਉਗਰਾਹੀ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧੀ ਦੇ ਟੱਬਰ ਨੂੰ ਗੁਲਾਮਾਂ ਵਜੋਂ ਵੇਚਣਾ ਵੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਤਾਂ ਫਿਰ ਇਹ ਲਗਭਗ ਹੀ ਨਿਸ਼ਚਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਿਸ਼ਵਤ ਰਾਹੀਂ ਬਹੁਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਚਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂ ਜੋ ਰਿਸ਼ਵਤ ਦੀ ਰਾਸ਼ੀ ਵੀ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਮੰਗ ਜਿਤਨੀ ਹੀ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣ ਦੇ ਮੈਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਮਝ ਲੈਣਾ ਕਿ ਉਨੇ ਪੈਸੇ ਸੱਚਮੁਚ ਹੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋ ਗਏ ਸਨ ਸ਼ਾਇਦ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਸ ਮੰਗ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਸੌਖਿਆਂ ਹੀ ਹਰ ਫਸਲ ਸਮੇਂ ਕਿਸਾਨ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਭੈਅ ਦਾ ਖੜੋਤਾ ਇਕ ਭੂਤ ਸਮਝ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।

ਅੱਠਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਲਈ ਪੁਸਤਕਾਂ

ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ :

ਮਾਲਾਕਾ ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਦਾ ਵਰਣਨ 'ਅਲਬੁਕਰਕ' ਭਾਗ ਤੀਜਾ, ਪੰਨਾ 96, 'ਬਾਰੇਸਾ' ਭਾਗ ਦੂਜਾ, ਪੰਨਾ 33, 'ਕੋਰੀਆ' ਭਾਗ ਦੂਜਾ, ਪੰਨਾ 253 'ਕਸਤਨਹੇਡਾ' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 179 ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜਰਨਲ ਆਰ-ਏ-ਐਸ 1920 ਪੰਨਾ 517 ਵੀ ਵੇਖੋ। ਕਾਲੀਕਟ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਕੋਰੀਆ'1, ਪੰਨਾ 189, ਕਸਤਨਹੇਡਾ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 111 ਅਤੇ 'ਬਾਰਬੋਸਾ' ਭਾਗ ਦੂਜਾ ਪੰਨਾ 76; ਬਾਕੀ ਤੱਟ ਲਈ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ, ਭਾਗ ਦੂਜਾ

ਪੰਨਾ 73-122 ਅਤੇ ਹੁਗਲੀ ਲਈ ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ 7, ਪੰਨਾ 211, 'ਸਮਿਥਜ਼ ਅਕਬਰ' ਪੰਨਾ 137 ਅਤੇ 'ਕਾਮਪੋਸ' 55 ਐਫ. ਐਫ. ਮੈਜੋ ਡੱਚ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਲਈ ਮੁੱਢਲੇ ਹਵਾਲੇ ਲੱਭੇ ਸਨ 'ਬਗਿਨ ਇੰਦੇ ਵੂਰਤਗਾਂਘ' ਵਿੱਚ ਹਨ। ਐਚਿਨ ਦੀ ਫੈਕਟਰੀ ਦਾ ਹਾਲ ਸਪਿਲਬਰਗ ਦੇ ਪੰਨਾ 44 ਤੇ ਹੈ। ਵੰਤਮ ਹਰਮਾਨਸਜ਼ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਪੰਨਾ 23 ਉਤੇ ਹੈ। ਇਕ ਫੈਕਟਰੀ ਲਈ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਨਿਯਮ ਵਾਰਵਿਕ ਅਤੇ ਡੀ ਵੀਰਟ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਛਪੇ ਹਨ। ਐਚਿਨ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਸੰਮੇਲਨ 'ਪਰਚਾਜ਼' ਪਹਿਲਾ ਖੰਡ, ਤਿੰਨ ਪੰਨਾ 156 ਅਤੇ 'ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ' ਪੰਨਾ 69 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉੱਤਰੀ ਤੱਟ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਇਤਿਹਾਸ, 'ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ ਕੋਰੋਮੰਡਲ' ਪੰਨਾ 35-123 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਡੱਚ ਮੁਗਲ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਰੂਪਰੇਖਾ 'ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਤਿਕਾ 6 ਉਤੇ ਹੈ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਗਲਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਪਰਚਾਜ਼ ਪਹਿਲਾ ਪੰਨਾ 206, 210 ਅਤੇ ਖੰਡ ਪਹਿਲਾ ਦੇ ਭਾਗ 4 ਦੇ ਪੰਨਾ 458, 461; ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ (2 ਤੇ 4 ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ) ਰੋਂ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਪਸਿਮ' ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਆਂ ਭਾਗ 1 ਦੇ ਪੰਨਾ 39, 40 ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਮੋੜਵੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਭਾਗ 1 ਅਤੇ 2 (ਤੱਥ ਭੂਮਿਕਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਸੰਖਿਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ) ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 24, 27; 'ਡੈਲਾ ਵੇਲ' ਪੰਨਾ 418 ਡੱਚ ਹਰਜ਼ਾਨੇ ਦੇ ਤੱਥ ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕਿਰਪਟਸ, ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 284, 291, 298 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਜੂਨ 16, 1628 ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ।

ਪੁਲੀਕਟ ਕਿਲ੍ਹੇ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ, 'ਮੇਥਵੋਲਡ' ਪੰਨਾ 994, 'ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼' ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਪੰਨਾ 85, 'ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 69, 86 ਵਾਨ ਡਿਜ਼ਕ ਪੰਨਾ, 20-25, ਈਲੀਆਚ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 53 ਤੋਂ ਸੰਗ੍ਰਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਲਈ ਮੁਢਲੀਆਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਪੱਛਮੀ ਘੱਟ ਤੇ 'ਹੇਗ ਟਰਾਸਕ੍ਰਿਪਟਸ' ਭਾਗ 2 ਪੰਨਾ 73, 95; 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 198 ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਉਲਿਖਤ ਹਨ। ਅਰਮਾਗਾਂਓ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵੀ ਉਸੇ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਪੰਨਾ 128, 134 ਉਤੇ ਹੈ, ਮਦਰਾਸ ਜਿਲਦ 5, ਪੰਨਾ 90, 161 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਭਾਗ 6 ਦੀ ਭੂਮਿਕਾ ਅਤੇ ਭਾਗ 10 ਦੇ, ਪੰਨਾ 151, 208 ਆਦਿ ਤੇ ਹਨ।

ਭਾਗ ਦੂਜਾ

ਇਹ ਭਾਗ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ "ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ" ਵਿਚੋਂ ਕੱਢੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਸਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਪਿਛੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਖੰਡਾਂ ਦਾ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਹਵਾਲੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ।

ਭਾਗ ਤੀਜਾ

ਕਾਉਲ ਵਿੱਚ ਯੁੱਧ ਸੰਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜਿਲਦ 3 ਦੇ ਪੰਨਾ 168, 185 ਆਦਿ ਅਤੇ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 2 ਦੇ ਪੰਨਾ 150, 239 ਵਿੱਚ ਉਲੇਖਿਤ ਹੈ। ਸੇਰਰ ਦੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਐਫ. ਐਫ. 3, 4 ਹੈ। ਮੈਥਵੋਲਡ ਦਾ ਗੋਲਕੁੰਡੇ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਪੰਨਾ 996 ਤੇ ਹੈ। ਗੋਲਕੁੰਡੇ ਵਿੱਚ ਅੱਤਿਆਚਾਰਾਂ ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 46 ਭਾਗ 4 ਪੰਨੇ 228, 232, ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 41 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ

12, ਮਾਰਚ, 1625; 31 ਮਾਰਚ, 23 ਅਕਤੂਬਰ 1633; 23 ਨਵੰਬਰ 1636 ਅਤੇ 14 ਮਾਰਚ 1637 ਵਿੱਚੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਯੂਰਪੀਨ ਕਿਸਾਨਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ 31 ਅਕਤੂਬਰ 1636, ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 44, ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 188 ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 60 ਮਸਾਉਲੀਪਟਮ ਫਾਰਮ ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕ੍ਰਿਪਟਸ ਭਾਗ ਪਹਿਲਾ ਪੰਨਾ 261, ਭਾਗ ਦੂਜਾ ਪੰਨਾ 73 ਅਤੇ ਭਾਗ ਤੀਜਾ ਪੰਨਾ 74 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ। ਬਿਜਾਪੁਰ ਵਿਚਲੇ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 30 ਅਪ੍ਰੈਲ, 11 ਜੁਲਾਈ 1661 ਅਤੇ ਜਾਦੂਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ', ਪੰਨਾ 34 ਵਿਚੋਂ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਹਿੰਦੂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚਲੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਿਲਸਿਲੇਵਾਰ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਲੱਭਾ, ਦਿੱਤੇ ਹੋਏ ਬਿਰਤਾਂਤ, ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 7 ਪੰਨਾ 49; ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਫਰਵਰੀ 1641, 23 ਤੇ 24 ਅਪ੍ਰੈਲ ਅਤੇ 16 ਜੁਲਾਈ 1642; 20 ਨਵੰਬਰ 1643; 21 ਜੂਨ, 29 ਜੁਲਾਈ 1644; 18 ਜਨਵਰੀ, 19 ਅਗਸਤ, 17 ਸਤੰਬਰ 1645 ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ।

ਭਾਗ ਚੌਥਾ

ਇਸ ਭਾਗ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਹਿੱਸਾ, 'ਜਰਨਲ ਆਰ. ਏ. ਐਸ.' ਦੇ ਦੋ ਪਰਚਿਆਂ, (1) ਅਕਬਰ ਦੀ ਭੋਇੰ ਮਾਲੀਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ, ਜਨਵਰੀ 1918 (2) ਭੋਇੰ ਮਾਲੀਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਜਨਵਰੀ 1922 ਉੱਤੇ ਅਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਲਈ ਮੌਲਿਕ ਪੁਸਤਕ 'ਆਈਨ' ਹੈ। ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਤਬਦੀਲੀਆਂ, ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਦੋ ਫ਼ੁਰਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੂਲ ਪਾਠ ਅਨੁਵਾਦਾਂ ਸਮੇਤ 'ਜਰਨਲ ਆਰ. ਏ. ਐਸ. ਜੂਨ 1906 ਵਿੱਚ ਛਾਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਅਨੁਵਾਦ 'ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼' ਪੰਨਾ 168 ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਪਲੱਬਧ ਹਨ। ਅਕਬਰ ਦੀਆਂ ਯੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਡਾ. ਵਿਨਸੇਟ ਸਮਿਥ ਦਾ 'ਅਕਬਰ ਦੀ ਗਰੇਟ ਮੁਗ਼ਲ' ਵੇਖੋ। ਸਪੁਰਦਗੀਆਂ ਲਈ ਹਵਾਲੇ ਹਨ ਉਹੀ ਪੁਸਤਕ ਪੰਨਾ 121, ਅਕਬਰਨਾਮਾ (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 95 ਅਤੇ 'ਤੁਜ਼ਕਾ' ਹਾਕਨਿਜ਼ ਦਾ ਵੇਰਵਾ 'ਪਰਚਾਜ਼' ਪੁਸਤਕ ਪਹਿਲਾ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 221 ਅਤੇ "ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼" ਪੰਨਾ 114, ਪਰਚਾਜ਼ ਪੁਸਤਕ ਦੋ ਭਾਗ, 9 ਪੰਨਾ 1480 ਵਿੱਚ ਟੈਰੀ ਦਾ ਬਿਆਨ, ਵਿੱਚੋਂ ਹੈ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਅਧੀਨ ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋਣ ਬਾਬਤ ਵੇਖੋ ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2, ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੀ ਵਾਰਤਾ, ਉਹੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 85 ਅਤੇ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਭਾਗ 18, ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਲਈ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 710 ਹੈ।

ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮਾਂ ਦਾ ਰੇਵੇਂਸਟੇਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ 'ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ' ਦੇ, ਅੰਤਿਕਾ ਛੇ ਵਿਚੋਂ ਹੈ। ਰੋ ਦੀਆਂ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਪੰਨਾ 124, 239 ਉੱਤੇ ਹਨ। ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 31, ਅਕਤੂਬਰ, 1636, 28 ਜਨਵਰੀ 1642 (ਸੂਰਤ) 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 100, 276 ਅਤੇ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 23, 24 ਅਤੇ ਪੈਲਸਾਰਟ ਹਥ ਲਿਖਤ ਪੰਨਾ 20 ਵੀ ਵੇਖੋ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਪਰਚਿਆਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ 7, ਪੰਨਾ 171, 172 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਉਪਜ ਦੇ ਅੱਧ ਦੀ ਮੰਗ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਭਾਗ 5, ਮਾਨੂਕੀ ਭਾਗ, 2, ਪੰਨਾ 451, ਓਵਿੰਗਟਨ ਪੰਨਾ 197 ਅਤੇ ਹੋਰ ਲੇਖਕਾਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਹੈ। ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸਾਨ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਬਾਰੇ, "ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ

ਆਫ਼ ਅਕਬਰ" ਪੰਨਾ 295 ਤੇ ਬੜੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਨੱਸ ਜਾਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਅਸੀਂ, "ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼" ਪੰਨਾ 172, 189, 991 ਤੇ ਦਰਜ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਬਰਨੀਅਰ ਦਾ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਚਰਚਾ ਪੰਨਾ 205 ਤੇ ਹੈ।

ਦੱਖਣ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਵੇਖੋ, "ਸਰਕਾਰਜ਼ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ", ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 179 ਐਫ ਐਫ ਅਤੇ ਸ਼ਿਵਾ ਜੀ ਪੰਨਾ 470 ਅਤੇ ਕਲਕੱਤਾ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਦੀ ਪਤ੍ਰਿਕਾ 1921, ਪੰਨਾ 237 (ਡੀਪਾਰਟਮੈਂਟ ਆਫ਼ ਲੈਟਰਜ਼) ਵਿਚਲਾ ਐਸ. ਸੇਲ ਦਾ ਆਰਟੀਕਲ ਵੀ ਵੇਖੋ। ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਬਾਬਤ ਪਹਿਰਾ, ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਫ਼ੁਰਮਾਨਾਂ ਤੇ ਜਿਹੜੇ ਉਤੇ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ।

ਭਾਗ ਪੰਜਵਾਂ :

ਇਸ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਚਰਚਿਤ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਸੋਮੇ "ਅੰਤਿਕਾ ੲ" ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਮਾਲੀਆ ਧਾਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੇਣ ਦੀ ਛੋਟ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 49 ਅਤੇ "ਸਰਕਾਰਾਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼" ਪੰਨਾ 193 ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਹੋਈ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਸਬਤ ਦੀ ਅਟੱਲਤਾ ਦਾ ਸੰਕੇਤ, 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 712, 715, ਮਜਲਿਸ-ਉਸ-ਸਲਾਤੀਨ ਪੰਨਾ 115, 118 ਅਤੇ ਮਾਨੂਚੀ ਭਾਗ 2, 363 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਬਿਹਾਰ ਅਤੇ ਅਲਾਹਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀ ਦੀ ਘਾਟ, ਜਰਨਲ, ਯੂਨਾਇਡ ਪਰੋਵਿੰਸਜ਼ ਹਿਸਟੌਰੀਕਲ ਸੋਸਾਇਟੀ 1919 ਵਿੱਚ ਚਰਚਿਤ ਹੈ। ਅਜਮੇਰ ਦੀ ਦਸ਼ਾ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 267 ਤੇ ਹੈ।

ਅਧਿਆਇ - 9

ਕਰ-ਪ੍ਰਣਾਲੀ

1. ਵਿੱਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਇਕ ਆਮ ਨਜ਼ਰ :

ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਅਸੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਹੋਰ ਵਿੱਤੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨੀ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਅਸੀਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮੁਗ਼ਲ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਮਾਲੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਵਰਣਨ ਤੋਂ ਗੱਲ ਆਰੰਭ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਆਮਦਨ ਤੇ ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਇਕ ਭਾਗ ਸਮਰਾਟ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਤੇ ਦੂਜਾ ਸੂਬਿਆਂ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਕੁਝ ਕੁ ਸੀਮਿਤ ਮੱਦਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਆਮਦਨ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਉਹ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਖ਼ਰਚ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਸੂਬਿਆਂ ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਕਰ ਲਾਉਣ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤਕ ਖੁਲ੍ਹ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਜਿਹੜੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਸੋਮੇ ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਮੌਜੂਦ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਵਿੱਤੀ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵਧ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤ-ਲੇਖਕ ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਲਿਖਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਸਾਨੂੰ ਯੂਰਪ ਤੋਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਲੇਖਕਾਂ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਦਿਲਚਸਪੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਡਾ ਗਿਆਨ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਫੁਟਕਲ ਹਵਾਲਿਆਂ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ।

ਆਮਦਨ ਦੀਆਂ ਕੇਂਦਰੀ ਮੱਦਾਂ, ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਮਾਲੀਆ, ਆਯਾਤ-ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ, ਟਕਸਾਲ ਅਤੇ ਵਿਰਾਸਤ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਸਾਧਾਰਨ ਮੱਦਾਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਿੱਚ-ਵਿੱਚ ਠੇਕਿਆਂ, ਮਾਫ਼ੀਆਂ, ਹਰਜਾਨਿਆਂ ਆਦਿ ਤੋਂ ਵੀ ਆਮਦਨੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਲਿਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ। ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਸਾਧਾਰਨ ਮੱਦਾਂ ਬਾਰੇ ਅਗਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਅਸਾਧਾਰਨ ਮੱਦਾਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜੋ ਹਰ ਥਾਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੋਵੇ। ਅਸੀਂ ਕੇਵਲ ਨੀਲ ਦੇ ਠੇਕੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਠੇਕਾ 1633 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤੇ ਇਸ

---

1. ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਕਈ ਥਾਂਈ 4 ਲੱਖ ਤੇ ਕਈ ਥਾਂਈ 6 ਲੱਖ ਦੱਸੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਤੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਕਰਜ਼ਾ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 324)।

ਵਿੱਚ ਕੋਈ 1 ਲੱਖ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦੀ ਆਸ ਸੀ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ 1636 ਵਿੱਚ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੀ ਫ਼ੌਜੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਖ਼ੁਰਾਜ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਕੇਂਦਰੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਫਿਰ ਵੀ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਸਾਧਨ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਹੇਠਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਸੂਬਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਰ ਵਿੱਚ 75 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਨਵੇਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮਿਲਣ ਨਾਲ ਆਮਦਨ ਹੋਰ ਵੀ ਵਧੀ। ਇਸ ਸਾਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਲੱਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਆਈਨ' ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਆਮਦਨ 363 ਕਰੋੜ ਦਾਮ ਲਿਖੀ ਹੈ ਉਥੇ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ' ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਇਹ 880 ਕਰੋੜ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਇਕ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਸੈਨਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਖ਼ਰਚ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਮੱਦਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਦੱਸਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਹਰ ਕੰਮ ਲਈ ਫ਼ੌਜ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਵਿਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਫ਼ੌਜ[2] ਦੇ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਅਫ਼ਸਰ ਹੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੱਦਾਂ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਸਾਧਾਰਨ ਕੇਂਦਰੀ ਖ਼ਰਚ ਦਰਬਾਰ ਦਾ ਸੀ। ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਤੋਪਖ਼ਾਨਾ, ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਸੈਨਾ, ਦਾਨ ਪੁੰਨ ਆਦਿ ਕਈ ਫੁਟਕਲ ਮੱਦਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਕੇਂਦਰੀ ਖ਼ਰਚ ਦੀਆ ਅਸਾਧਾਰਨ ਮੱਦਾਂ ਫ਼ੌਜੀ ਕਾਰਵਾਈ, ਭਵਨ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਜਾਂ ਕਲਾ ਕੌਸ਼ਲ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਕੰਮ ਸਨ। ਸਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਖ਼ਰਚ ਬਹੁਤ ਵਧ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਇਕ ਪ੍ਰਸੰਸਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖ਼ਰਚ ਚਾਰ ਗੁਣਾਂ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਇਕ ਅਤਿ ਕਥਨੀ ਹੈ, ਪਰ ਜੰਗਾਂ ਤੇ ਭਵਨਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਤੋਂ ਹੀ ਇਸ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਅਸਾਧਾਰਨ ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਵਧਣ ਕਰਕੇ ਸਾਧਾਰਨ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਵੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਅਕਬਰ ਵੀ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਦਿੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵੱਡੀ ਤਨਖ਼ਾਹ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਆਮਦਨੀਆਂ ਦੋਹਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। 1594 ਵਿੱਚ 58 ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਫ਼ਸਰ ਅਜਿਹੇ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜੋ ਇਕ ਹਜ਼ਾਰੀ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਮਨਸਬ[3] ਰਖਦੇ ਹੋਣ। 1647 ਦੇ ਲਗਭਗ ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 218 ਸੀ। ਜਦੋਂ ਦੋਹਾਂ ਸੂਚੀਆਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਟਾਕਰਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਘੱਟ ਗਈਆਂ ਹੋਣ ਪਰ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਦਾ ਕੁਝ ਖ਼ਰਚ ਅਧੀ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ

---

2. ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਜਿੰਨਾਂ ਪੱਖਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਵਰਣਨ ਅਸੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਸਥਾਰ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' ਦੇ ਭਾਗ ਦੂਜਾ ਅਤੇ ਤੀਜਾ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
3. ਮੁਗ਼ਲ ਅਧਿਕਾਰੀਆ ਦੀ ਪਦਵੀ ਸਵਾਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ 'ਇਕ ਹਜ਼ਾਰੀ' ਅੱਜਕਲ ਦੇ ਡਵੀਜ਼ਨ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਬਸ ਇੰਨਾ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ 'ਇਕ ਹਜ਼ਾਰੀ' ਦੇ ਪਾਸ ਪੂਰੇ ਇਕ ਹਜ਼ਾਰ ਸਵਾਰ ਹੀ ਹੋਣ। ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਇਹ ਗਿਣਤੀ ਥੋੜੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।

ਗੁਣਾਂ ਜ਼ਰੂਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਖ਼ਰਚ ਰਾਜ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰਕੇ ਵਧਿਆ। ਇਸਦਾ ਮੁੱਖ ਕਾਰਨ ਸਮਰਾਟਾਂ ਦੀ ਫ਼ਜ਼ੂਲ ਖ਼ਰਚੀ ਅਤੇ ਵਿੱਤੀ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਸੀ।

ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਕੇਂਦਰੀ ਆਮਦਨ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਵਧੇਰਾ ਭਾਗ ਸਾਧਾਰਨ ਕੰਮਾਂ ਤੋਂ ਜਾਂ ਫਿਰ ਦਫ਼ਤਰ ਸ਼ਾਹੀ ਦੇ ਦਿਨੋਂ ਦਿਨ ਵਧਦੇ ਖ਼ਰਚ ਵਿੱਚ ਲਗਦਾ ਸੀ। ਬਾਕੀ ਦੀ ਰਕਮ ਰਾਜਾ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਰਾਜ ਵਿਸਥਾਰ[4] ਲਈ ਖ਼ਰਚਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਹੋਰ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਧਨ ਦੇ ਆਉਣ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਾਖਾਂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਥਾਂਵਾਂ ਤੇ ਖੁਲ੍ਹੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਸਮਰਾਟ ਤੇ ਵਿੱਤ ਵਿਭਾਗਾਂ ਦਾ ਇਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਜੋ ਦੀਵਾਨ ਅਖਵਾਉਂਦਾ ਸੀ, ਹਰ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਹਾਜ਼ਰ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਸੂਬੇ ਦੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਰਾਜੇ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਜਾਂ ਸੂਬੇ ਦੇ ਹਾਕਮ ਦੀ ਇੱਛਾ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਖ਼ਰਚੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹੀ ਦੀਵਾਨ ਧਨ ਨੂੰ ਵੰਡਦਾ ਸੀ ਤੇ ਬਾਕੀ ਬਚੀ ਰਕਮ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਦਰਬਾਰ ਨੂੰ ਘੱਲਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਲ੍ਹਿਆਂ ਦੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਂਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਅੱਡ-ਅੱਡ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਤੱਥਾਂ ਤੋਂ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਸੂਬੇ ਲਈ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਾਧਾਰਨ ਖ਼ਰਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰਕੇ ਬਾਕੀ ਰਕਮ ਕੇਂਦਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਏ। 1630 ਦੇ ਕਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਕਾਫ਼ੀ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਦੱਖਣ ਵਲ ਉਚੇਚਾ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ ਇਕ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜਿੰਨਾ ਵੀ ਧਨ ਵਾਧੂ ਬਚਦਾ ਸੀ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਖ਼ਰਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਸੂਬੇ ਦੀਆਂ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਕੇਵਲ ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਲਿਖਤੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹੀ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ।

ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਲੋੜਾਂ ਕਿਵੇਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਸੂਬਿਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਅਮਲੇ ਦੀਆਂ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਜਾਗੀਰਾਂ[5] ਰਾਹੀਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਵੀ ਠੀਕ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸੈਨਾ, ਪੁਲੀਸ ਤੇ ਮਹਿਕਮਾ ਮਾਲ

---

4. ਭਾਰਤੀ ਪਰੰਪਰਾ ਅਨੁਸਾਰ ਆਮ ਲੋੜਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਾਧੂ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਕੇ ਨਕਦੀ ਜਾਂ ਗਹਿਣਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਜਿਸ ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਇਸ ਮਰਿਯਾਦਾ ਨੂੰ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪੂਰਵਕ ਨਿਭਾਇਆ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਬਰਨੀਅਰ (ਪੰਨਾ 233 ਤੇ) ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ 6 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਨਹੀਂ। ਪਰ ਬਰਨੀਅਰ ਨੇ ਆਪਣੇ ਅਨੁਮਾਨ ਵਿੱਚ ਕੀਮਤੀ ਪੱਥਰ ਤੇ ਹੋਰ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ, ਜਿਹੜੀਆਂ ਸ਼ਾਇਦ ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ। ਸੋ ਦੋਹਾਂ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੱਡਾ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।
5. ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਾਗੀਰਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਉਪਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਮਾਲੀਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਕਈ ਵਾਰ ਦੀਵਾਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨਾਲ ਉਸ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿਚੋਂ ਧਨ ਵੀ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੱਖਣ ਦਾ ਸੂਬੇਦਾਰ ਸੀ ਤਾਂ ਉਸ ਪਾਸ ਇਕ ਵੱਡੀ ਜਾਗੀਰ ਸੀ ਪਰ ਉਸਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿਚੋਂ ਧਨ ਵੀ ਮਿਲਦਾ ਸੀ (ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ "ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ" ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 179)।

ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੈਨਿਕਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਵੀ ਸੂਬੇਦਾਰ ਤੇ ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਆਪਣੇ ਵਿੱਤੀ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿਚੋਂ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਨ । ਭਾਵੇਂ ਮੇਰੇ ਪਾਸ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਲਿਖਤੀ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਨਸ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਧਾਰਨ ਕੰਮਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਵੀ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਗੀਰ ਵਿਚੋਂ ਹੀ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ । ਪਰ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵੀ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਤੋਂ ਉਪਰਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੀਮਤੀ ਸੌਗਾਤਾਂ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਨੌਕਰੀ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਲਾਭਾਂ ਲਈ ਵਰਤਣਾ ਇਕ ਸਾਧਾਰਨ ਗੱਲ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ । ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਆਹੁਦੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਵਿੱਚ ਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਰਧਨ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਕਿਉਂ ਜੋ ਆਮਦਨੀ ਵਧਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਫਜ਼ੂਲ ਖ਼ਰਚੀ ਵੀ ਵਧੀ ਸੀ । ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਰਨੀਅਰ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, ਉਪਰਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤੇ ਔਖੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ । ਉਹ ਕਰਜ਼ੇ ਨਾਲ ਦੱਬੇ ਹੋਏ ਸਨ । ਇਸ ਕਰਕੇ ਨਹੀਂ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦੂਜੇ ਮੁਲਕਾਂ ਦੇ ਰਈਸਾਂ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜ਼ਿਆਫ਼ਤਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਸਗੋਂ ਇਸ ਕਰਕੇ ਕਿ ਹਰ ਸਾਲ ਉਤਸਵਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨੂੰ ਵੱਡਮੁਲੀਆਂ ਸੌਗਾਤਾਂ ਭੇਟਾ ਕਰਨੀਆਂ ਪੈਂਦੀਆਂ ਹਨ । ਨਾਲ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਅਣਗਿਣਤ ਔਰਤਾਂ, ਨੌਕਰਾਂ, ਊਠ ਤੇ ਘੋੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਖ਼ਰਚ ਵਧਾਉਂਦੇ ਹਨ"। ਅਜਿਹੇ ਵਾਤਾਵਰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਫੌਜੀ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਨੌਕਰੀ ਦੀ ਮੁੱਖ ਖਿੱਚ ਆਮਦਨੀ ਰਹੀ ਹੋਣੀ ਹੈ । ਇਸੇ ਕੰਮ ਲਈ ਆਮਦਨੀ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਵਸੀਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ । ਮੈਨੂੰ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਹੁਕਮ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਲੱਭੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸੂਬੇਦਾਰਾਂ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮਾਂ ਦੇ ਕਰ ਲਾਣ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ, ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਅਨੇਕ ਪ੍ਰਮਾਣ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਲਈ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਆਪ ਵੀ ਕਰ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ । ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪੁੱਜਣਾ ਠੀਕ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਕਰ ਲਾਉਣ ਦੀ ਪੂਰੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਸੀ । ਆਪਣੇ ਲਾਭ ਲਈ ਵੀ ਉਹ ਕਰ ਲਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਪਰ ਇੰਨੇ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਕਿ ਜਨਤਾ ਵਿਦਰੋਹ ਲਈ ਉਠ ਖੜੀ ਹੋਵੇ । ਛੋਟੇ ਹਾਕਮਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਡਰ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਕੋਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਧੀਕੀਆਂ ਦੀ ਖ਼ਬਰ ਨਾ ਪਹੁੰਚੇ । ਇਸ ਕਰਕੇ ਅਸੀਂ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਸਮਝ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਇੰਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਕਰਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਿਉਂ ਹੈ । ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਨਿਯਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰ ਲਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜੋ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਬੋਝ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਸੀ । ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਗੱਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਹਾਕਮ ਦੇ ਬਦਲਣ ਨਾਲ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ।

ਅਗਲੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਕ ਤਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਆਂਗੇ ਤੇ ਦੂਜਾ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਜਾਂ ਸੂਬੇ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰਾਂ ਆਮਦਨ ਲਈ ਕਿਹੜੇ-ਕਿਹੜੇ ਢੰਗ ਵਰਤਦੀਆਂ ਸਨ । ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਸੀ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਤੋਂ ਦੱਖਣ ਵਲ ਦੇ ਰਾਜਾ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਾਂਗੇ । ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰ ਉਗਰਾਹੁਣ ਦਾ ਕੰਮ

ਠੇਕੇ ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਜੋ ਰਕਮ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਂਦਾ ਸੀ ਉਹ ਹੀ ਰਾਜੇ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੰਤਰੀਆਂ ਲਈ ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਾਧਨ ਸੀ। ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਉਹ ਇਹ ਕੰਮ ਅੱਗੋਂ ਛੋਟੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡ ਦਿੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਭ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਾਂਗ ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਪਿਟਾਪੋਲੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੇ ਅੱਠਤਾਲੀ ਹਜ਼ਾਰ ਪਗੋਡੇ ਇਕ ਸਾਲ ਦੇ ਠੇਕੇ ਲਈ ਲੈਣੇ ਸਨ। ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇੰਨੀ ਹੀ ਆਮਦਨ ਉਸ ਪਾਸੋਂ ਹੋਈ, ਭਾਵੇਂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਮੰਤਰੀ ਰਿਸ਼ਵਤ ਅਤੇ ਤੋਹਫੇ ਲੈ ਕੇ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨੀ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵਧਾ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਖਰਚ ਪੂਰੇ ਕਰ ਕੇ ਬਾਕੀ ਦੀ ਰਕਮ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮ ਜਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰੇ ਤੇ ਜਿਵੇਂ ਮੈਂ ਉਪਰ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਦੇ ਆਹੁਦੇ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਖ਼ਰਚ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਘਟਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਵਿੱਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਸਰਲ ਸੀ ਪਰ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਜਨਤਾ ਲਈ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਬੋਝ ਸੀ।

ਮੁਗਲ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਵਿੱਤ ਸਾਧਨ :

ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਮੁਗਲ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਸਾਲ ਭਰ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਕੋਈ ਅਗਾਉਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲੱਗਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਪਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਸਾਧਾਰਨ ਮੱਦਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ ਅਰਥਾਤ ਆਯਾਤ-ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ, ਟਕਸਾਲ, ਵਿਰਾਸਤ ਅਤੇਸੁਗਾਤਾਂ। ਆਯਾਤ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਉਗਰਾਹੁਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੀ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੱਖਰਾ ਵਿਭਾਗ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਫ਼ਸਰ ਹੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਹਰ ਥਾਂ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਜਦੋਂ ਹਾਕਿਨਜ਼ ਸੂਰਤ ਆਇਆ ਤਾਂ ਉਸ ਨੇ ਵੇਖਿਆ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੱਖਣ ਦੇ ਸੂਬੇਦਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਖੇਤਾਂ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਸੂਬੇਦਾਰ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਆਯਾਤ-ਨਿਰਯਾਤ ਕਰ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਠੇਕੇ ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦੀ ਦਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। 1609 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਤੇ ਕਰ ਢਾਈ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ, ਖਾਣ ਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੇ ਤਿੰਨ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਤੇ ਧਨ ਤੇ ਦੋ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। ਧਨ ਵਿੱਚ ਸੋਨਾ ਅਤੇ ਚਾਂਦੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕਰਦਾ ਹਾਂ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਸੀ ਭਾਵੇਂ ਬਿਨਾਂ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੇ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਰ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਵੱਧ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਹ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਦੀਆਂ ਕਰ ਦਰਾਂ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਪਣੀ ਮਿਸਾਲ ਆਪ ਹਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੇਠ ਕਰਾਂ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਜਿਥੇ ਤਕ ਵੀ ਹੋ ਸਕੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਕਿਉਂ ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਦਾ ਲਾਭ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਘਟੇ ਤਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦਾ ਦਿਵਾਲਾ ਨਿਕਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸੱਚ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਗਭਗ ਸਭ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਪਰ

ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਨੀਤੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਕੋਈ ਉਸਾਰੂ ਨੀਤੀ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਮੁੰਦਰੀ ਲੁੱਟੇਰਿਆਂ ਤੋਂ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਖ਼ਰਚ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਪਰ ਜੇ ਠੇਕਾ ਬਦਲ ਜਾਏ ਤਾਂ ਇਸ ਦਾ ਲਾਭ ਨਵੇਂ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੂੰ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਿ ਵਪਾਰ ਦੇ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਦੂਰ-ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਵਾਲੇ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਹੋਣ। ਸਗੋਂ ਠੇਕੇ ਦੀ ਰਕਮ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਛੇਤੀ ਅਮੀਰ ਬਣਨ ਦੀ ਕੁਦਰਤੀ ਭਾਵਨਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੇ ਗਲਤ ਢੰਗ ਵੀ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿੱਟਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸਿੱਧ ਹੋਇਆ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਘਟ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਤਰਕੀਬ ਸ਼ਾਇਦ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਲਚ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੇ ਵੱਲ ਖਿੱਚਣਾ ਸੀ। ਇਸਦੀ ਇਕ ਉਦਾਹਰਨ ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ ਨੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਸਨੂੰ ਕੁਝ ਕਠਿਨਾਈ ਪੇਸ਼ ਆ ਰਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਕੰਬੇ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਸ ਪਾਸ ਆਏ ਤਾਂ ਜੋ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਲੋਕ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਕਰਨ। ਸਰ ਟਾਮਸ ਨੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਇਸ ਮੁਕਾਬਲੇ ਤੋਂ ਲਾਭ ਉਠਾਇਆ। ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦਾ ਵੀ ਆਪੋ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਚਲਿਆ। ਭਾਵੇਂ ਬਹੁਤ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਗੱਲ ਵਾਅਦਿਆਂ ਤੋਂ ਅਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧੀ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰ ਘੱਟਣ ਦੇ ਡਰ ਨਾਲ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਕਰ ਉਗਰਾਹੁਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀਮਤ ਹੋ ਗਈ। ਕਿਉਂ ਜੋ ਸੂਰਤ ਦਾ ਠੇਕੇਦਾਰ ਸਖ਼ਤੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ 1647 ਵਿੱਚ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਜੋ ਰੁਪਿਆ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਸਾਰੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਤੇ ਲਾਉਣਾ ਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ ਵਿੱਚ ਲਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਵਧੇਰੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਢੰਗ ਸਨ, ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਜਾਂ ਚੁੱਕਣ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਪਾਉਣੀਆਂ, ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵਾਜਬ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਪਾਉਣਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਤੇ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕਰਨਾ। ਮਾਲ ਚੁੱਕਣ ਤੇ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਇੰਨਾ ਵੱਧ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਹ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਉਦੇਸ਼ ਰਿਸ਼ਵਤ ਲੈਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜਾਂ ਫਿਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਕਹੇ ਅਨੁਸਾਰ ਚਲਣ। ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ "ਕਦੀਮੀ ਅੰਤ੍ਰੀਵ ਬੇਈਮਾਨੀ" ਦੱਸਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਲਿਖਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਲੋਕ "ਕੋਈ ਕੰਮ ਰਿਸ਼ਵਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਇਕ ਵਾਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇਹ ਨਜ਼ਰਾਨਾ ਲੈ ਲੈਣ ਫਿਰ ਉਹ ਸਦਾ ਲਈ ਰਿਵਾਜ਼ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਕਰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ"। ਅਸੀਂ ਨਿਸ਼ਚੇ ਪੂਰਵਕ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਨਿਯਤ ਕਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਹ ਵੱਡਾ ਖ਼ਰਚ ਵੀ ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਸਿਰ ਪੈਂਦਾ ਸੀ।

ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਲਾਉਣ ਦੀ ਨੀਤੀ ਹੋਰ ਵੀ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸੀ। ਕਰ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁਲ ਅਨੁਸਾਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਜਦੋਂ ਕਿ ਕਰਾਂ ਦੀ ਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯਤ ਕਰਦੀ ਸੀ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਜੇ ਉਹ ਚਾਹੁਣ ਤਾਂ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਦੁੱਗਣਾ ਦੱਸਕੇ ਦੋ ਗੁਣੇ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਰਿਵਾਜ਼ ਹਰ ਥਾਂ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਲਹਿਰੀ ਬੰਦਰ ਦੀ ਛੋਟੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਹਰ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ, ਪਰ

ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਧੀਕੀ ਆਮ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਥੋਂ ਦੇ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ :

'ਇਥੇ ਤਾਂ ਹਾਕਮ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ ਹੀ ਕਨੂੰਨ ਹੈ। ਮਾਲ ਦਾ ਜੋ ਮੁੱਲ ਉਹ ਚਾਹੇ ਲਗਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਤੁਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹੋ ਕਿ ਤੁਹਾਡੇ ਮਾਲ ਤੇ 3-1/2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਕਰ ਲਗੇਗਾ ਪਰ ਦੇਣਾ ਤੁਹਾਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਦੋ ਗੁਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਅਸਲੀ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਦੋ ਗੁਣਾ ਗਿਣ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਆਗਰੇ ਤੋਂ 60 ਰੁਪਏ ਮਣ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਨੀਲ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਪਰ ਇਥੇ ਮਜ਼ਲ ਮੁਲਕ ਨੇ ਉਸਦਾ ਮੁੱਲ 110 ਰੁਪਏ ਮਣ ਲਗਾਇਆ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਦੇ ਕਹਿਣ ਅਨੁਸਾਰ ਈਰਾਨ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦਾ ਭਾਅ 110 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਪਰ ਬੰਦਰ ਲਾਰੀ (ਲਹਿਰੀ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਨਹੀਂ। ਉਥੇ ਕੀਮਤਾਂ ਇਕ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਰਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਲਚੀ ਹਾਕਮਾਂ ਦੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।'

ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਲਾਉਣ ਦੀ ਉਦਾਹਰਨ 1615 ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਉਸਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੇ ਲਈ ਹਵਾਲੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। 1641 ਵਿੱਚ ਇਕ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਲਿਖਤ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਲ ਦੋ ਗੁਣੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਸੀ। (1-1/2 ਰੁਪੈ ਦੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਚਾਰ ਰੁਪਏ ਤੇ 9 ਰੁਪਏ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਮੁਲ 18 ਰੁਪਏ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ)। ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕਰਾਂ ਦੀ ਕਰ ਸੂਚੀ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਕਰ ਉਗਰਾਹੇ ਗਏ। ਇਹ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਦੀ ਹਾਲਤ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਕਠਿਨਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਰਹੀ ਹੋਣੀ ਹੈ।

ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਮਾਲ ਉਤਾਰਨ ਜਾਂ ਚੁੱਕਣ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾ ਸਕਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਆਂਕਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਸਨੂੰ ਨਾ ਕੇਵਲ ਰਿਸ਼ਵਤ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਸੀ ਸਗੋਂ ਸੀਮਾ ਤੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੀ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਖ਼ਰੀਦੋ ਫ਼ਰੋਖ਼ਤ ਰਾਹੀਂ ਵੀ ਉਹ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਭ ਕਮਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1615 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮਾਂ ਤੇ ਸੀਮਾ ਕਰ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੇ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਲੈ ਲਿਆ। ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਦਿੱਤਾ ਹੀ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਪੈਂਤੀ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਹੋਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਦੋ ਸਾਲ ਤੋਂ ਵਧ ਸਮੇਂ ਤਕ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਚੁੱਕਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਹ ਸੀਮਾ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਪਾਸ ਘੱਟ ਕੀਮਤ ਤੇ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦਾ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਰਿਸ਼ਵਤ ਦੁਆਰਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। 1620 ਵਿੱਚ ਵਿਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਮੋਂਗਾ ਸਸਤੇ ਭਾਅ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ "1000 ਰਿਆਲ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇ 100 ਸਿੱਕੇ ਦਲਾਲ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਅਤੇ 2000 ਮਣ ਧਾਤ ਸਿੱਕਾ ਸ਼ਹਿਜ਼ਾਦੇ ਦੇ ਗੁਦਾਮ[6] ਲਈ ਸਾਧਾਰਨ ਭਾਅ ਨਾਲੋਂ ਇਕ ਮਹਿਮੂਦੀ ਪ੍ਰਤੀ ਮਣ ਘਟ ਦਰ ਤੇ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ"। ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੈਸਾ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਅਸੀਂ ਰਿਸ਼ਵਤ, ਜਬਰੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵੱਧ ਲਗਾਉਣ

6. ਸ਼ਹਿਜ਼ਾਦਾ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਮਹਿਕਮੇ ਦਾ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸੀ।

ਦਾ ਧਿਆਨ ਰਖੀਏ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖਾਂਗੇ ਕਿ ਸੀਮਾ ਕਰ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸਾਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਾਈ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਲੱਭੇ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਇਹ ਖ਼ਰਚ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਦਲਿਆ ਹੋਵੇ। ਹਾਂ ਠੇਕੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਾਲਚ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜ਼ਰੂਰ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। 1615 ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿੱਚ ਜੋ ਹਾਲਾਤ ਲਿਖੀ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਹੋਰ ਵਧ ਵਿਗੜਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਬਹੁਤ ਘਟ ਸੀ। ਮੈਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸਥਾਈ ਸੁਧਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ।[7] ਆਮਦਨ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਵਜੋਂ ਟਕਸਾਲ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਸੀਮਾ ਕਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਟਕਸਾਲਾਂ ਦਾ ਵੀ ਠੇਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਲਾਭ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਸਿੱਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਖੋਟ ਮਿਲਾਏ ਬਿਨਾਂ ਬਹੁਤਾ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਟਕਸਾਲ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤੇ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਟਕਸਾਲ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਮਾਲੀ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਰਾਜਸੀ ਸੀ। ਸਿੱਕਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਸਮਰਾਟ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਤੇ ਰਾਜ ਸੱਤਾ ਦਾ ਮੁੱਖ ਚਿੰਨ੍ਹ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਬਿਨਾਂ ਰਾਜੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਗਿਆ ਤੋਂ" ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ "ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਬੰਦਾ" ਸਿੱਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੇਰਾ ਫੇਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਟਕਸਾਲ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੀਮਾ ਕਰ ਵਿਭਾਗ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅੱਛਾ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਵਾਰ ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਵੱਧ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਸਿੱਕੇ ਘੜਨ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਹੋਰ ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੀ। ਅਸੀਂ ਨਿਰਸੰਕੋਚ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਸਿੱਕੇ ਮਿਲਾਵਟ ਤੋਂ ਖ਼ਾਲੀ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰੂਨੀ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਟਕਸਾਲਾਂ ਦੇ ਕੰਮ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। ਪਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਦੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਮਹੱਲ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਵਿੱਚ ਦੇਰੀ ਤੇ ਹੇਰਾ ਫੇਰੀ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਸੋ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਾਂਗ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਵੀ ਟਕਸਾਲ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤਸੱਲੀਬਖ਼ਸ਼ ਸੀ।

ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਬਿਊਰਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲੇ ਕਿ ਕਦੋਂ-ਕਦੋਂ ਸਮਰਾਟ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਮਰਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਆਪ ਸੰਭਾਲ

---

7. ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਦੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹੋਣ ਦਾ ਇਕ ਪ੍ਰਮਾਣ ਇਹ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਨਿੱਜੀ ਸਾਮਾਨ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮਾਂਡਲਸਲੋ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਤੇ ਬਹੁਤ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਦੇ ਸੰਪਾਦਕਾਂ ਨੇ ਉਸ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਰ ਪੰਨਾ 12 ਤੇ ਉਸਦੀ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਟੂਕ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਉਹਦੇ ਜ਼ਾਤੀ ਤਜਰਬੇ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਜਾਪਦੀ ਹੈ।

"ਸੁਲਤਾਨ ਜਾਂ ਹਾਕਮ ਤੇ ਸੀਮਾਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਉਹ ਚੀਜ਼ਾ ਤੇ ਮਾਲ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੀ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਲਿਆਏ ਸਨ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਲੈ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵੀ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਦ ਸੁਲਤਾਨ ਨੇ ਮੇਰੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪੀਲੇ ਅੰਬਰ ਦਾ ਕੰਗਨ ਤੇ ਹੀਰਾ ਵੇਖਿਆ ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਦੋਹਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਰੀਦਣ ਲਈ ਜ਼ਿਦ ਕੀਤੀ।"

ਲਈਆਂ। ਯੂਰਪੀਅਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਵਿਚਾਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਕਈ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਰਿਵਾਜ਼ ਆਮ ਸੀ। ਕਈ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਕੇਵਲ ਜਾਗੀਰਾਂ ਤੇ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਲੇਖਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਗੀਰਾ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਇਹ ਨਿਯਮ ਅਮੀਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਠੀਕ-ਠੀਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਚਲ ਸਕਦਾ। ਜੇ ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦੂਜੇ ਲੇਖਕਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਅਸੀ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪੁੱਜਾਂਗੇ ਕਿ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਕੋਈ ਕਰੜੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਜਾਗੀਰਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਨੂੰਨੀ ਤੌਰ ਤੇ ਰਾਜਾ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਕਦੀ-ਕਦੀ ਇਹ ਨਿਯਮ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਅੰਤਿਮ ਨਿਰਣਾ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਾਗੀਰ ਜਾਂ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਮੁੱਲ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਹੈ ਤੇ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਾਰਿਸ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਰਿਸ਼ਵਤ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਪਤਾ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਵਲੋਂ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਨਾਂ ਲਿਖੀ ਇਕ ਚਿੱਠੀ ਤੋਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਕੁਝ ਭਾਗ ਬਰਨੀਅਰ ਨੇ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰਖਿਆ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਲਿਖਿਆ, "ਸਾਡਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦ ਉਮਰਾ ਜਾਂ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰੀ ਮਰ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਕਈ ਵਾਰ ਪ੍ਰਾਣ ਪੰਖੇਰੂ ਦੇ ਉਡਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨਿਆਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਕੇ ਮੁਹਰ ਲਗਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਘਰ ਦੇ ਨੌਕਰਾਂ ਜਾਂ ਮੁਨਸ਼ੀਆਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੈਦ ਕਰਕੇ ਤੇ ਕੁੱਟ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸੋਂ ਧਨ ਦੀ ਪੂਰੀ-ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ। ਛੋਟੇ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਗਹਿਣਿਆਂ ਦਾ ਵੀ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪਤਾ ਲਗਾ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇਸ ਨਾਲ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਕੀ ਇਹ ਨਿਆਏ ਹੈ ? ਕੀ ਇਹ ਜ਼ੁਲਮ ਨਹੀਂ ?" ਇਸ ਚਿੱਠੀ ਵਿੱਚ "ਵੱਡੇ ਵਪਾਰੀ" ਸ਼ਬਦ ਧਿਆਨ ਯੋਗ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜ਼ਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਹਰ ਸਫਲ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸਦਾ ਡਰ ਜ਼ਰੂਰ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਵਲੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਹ ਸਖ਼ਤੀ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪਿਲਸਾਰਟ ਵਲੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਰਾਜ ਦੀ ਹਾਲਤ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

'ਕਿਸੇ ਰਈਸ ਦੇ ਮਰਨ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਪਿਛੋਂ ਤੇ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵੱਡਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਛੋਟਾ, ਤੇ ਕਈ ਵਾਰ ਹਾਲੀਂ ਜਦ ਉਸਦਾ ਸਾਹ ਚਲ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਰਾਜੇ ਦੇ ਅਫ਼ਸਰ ਉਸ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਸੂਚੀ ਤਿਆਰ ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਲੁਕਾ ਕੇ ਰਖੇ ਗਏ ਧਨ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਇਹ ਪੈਸਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਚਦਾ ਜੋ ਇਸ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਾ ਆ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇ। ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਤੀਵੀਆਂ ਦੇ ਕੱਪੜੇ ਤੇ ਗਹਿਣੇ ਵੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਰਾਜਾ ਸਾਰੀ ਸੰਪਤੀ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਜੇ ਮ੍ਰਿਤਕ ਨੇ ਆਪਣੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਰਾਜੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੇਵਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਸਦੇ ਬੀਵੀ ਬੱਚਿਆਂ ਨੂੰ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਲਈ ਕੁਝ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਰਕਮ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਉਸਦੀ ਬੀਵੀ ਬੱਚੇ ਤੇ ਮਿੱਤਰ ਉਹਦੇ ਜੀਵਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਨਾ ਕੁਝ ਲੁਕਾ ਕੇ ਜ਼ਰੂਰ ਰਖਦੇ ਹੋਣਗੇ। ਪਰ ਇਉਂ ਕਰਨਾ ਸੌਖਾ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂਕਿ ਰਈਸਾਂ ਦੇ ਸਭ ਕੰਮਾਂ ਤੇ ਸੰਪਤੀ ਬਾਰੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਪੂਰੀ-ਪੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਹਰ ਰਈਸ ਦੇ

ਮਹੱਲ ਵਿੱਚ ਇਕ ਦੀਵਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰਾ ਲੇਖਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਉਹਦੇ ਅਧੀਨ ਕਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਮੱਦਾਂ ਦਾ ਲੇਖਾ ਰਖਦੇ ਹਨ। ਰਈਸ ਦੇ ਮਰਨ ਤੇ ਇਹ ਸਭ ਬੰਦੇ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰ ਕਰ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਵਹੀਆਂ ਖਾਤੇ ਵੇਖ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਦੱਸਣ ਤੇ ਮਜ਼ਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤੀ। ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸੱਚ ਨਾ ਜਾਪੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਸੀਹੇ ਦੇ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸੋਂ ਸੱਚ ਬੁਲਵਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ'।

ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਇਸ ਮੱਦ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਦਾ ਠੀਕ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਆਮਦਨ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਣੀ ਹੈ। ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਇਕ ਸੂਚਨਾ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 1641 ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਵਿਅਕਤੀ ਖ਼ਾਨ ਦੀ ਮੌਤ ਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ 19 ਕਰੋੜ ਰੁਪੈ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ। ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਸੂਚਨਾ ਵਿੱਚ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਗੱਪ ਮਾਰਨ ਦੀ ਰੁਚੀ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਵੇ ਕਿਉਂਕਿ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਮਾ' ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਰਕਮ ਢਾਈ ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ ਇਕ ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਾਦਰੀ ਸਬਸਟੀਅਨ ਮਾਨਰੀਕ ਦਸਦਾ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਧਨ ਲਿਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇੰਨੀਆਂ ਵੱਡੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਤਾਂ ਆਮ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਛੋਟੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੀ ਜ਼ਬਤੀ ਤੋਂ ਵੀ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ "ਲਾਭ" ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਇਸ ਰਿਵਾਜ ਨੂੰ ਨਿੰਦਿਆ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਆਪ ਇਹ ਜ਼ੁਲਮ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ। ਮਾਨੂਕੀ ਦਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਐਲਾਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜੇ ਦਾ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਨਿੱਜੀ ਜਾਇਦਾਦ ਤੇ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਪਰ ਇਹ ਬਹਾਨਾ ਬਣਾ ਕੇ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਕਰਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਸੀ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਂਗ ਹੀ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ।

ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਇਧਰ-ਉਧਰ ਖਿੰਡੀਆ ਹੋਈਆਂ ਟੂਕਾਂ ਤੋਂ ਇਸ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਦੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਪੱਖਾਂ ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਚਿੱਠੀ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 1646 ਵਿੱਚ, "ਕੁਝ ਉਮਰਾ ਦੇ ਮਰਨ ਕਰਕੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਸਾਰਾ ਉਨੀ ਕੱਪੜਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ"। ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਸਾਲ ਦਰਬਾਰ ਨੇ ਉਨੀ ਕੱਪੜਾ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਖ਼ਰੀਦਿਆ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੀ ਜ਼ਬਤੀ ਦਾ ਇਹ ਨਿਯਮ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਦੇ ਮਰਨ ਤੇ ਉਸਦੇ ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਨੂੰ ਤਾਲਾ ਲਗਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤੇ ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿੰਨਾ ਮਾਲ ਉਸਦਾ ਨਿੱਜੀ ਤੇ ਕਿੰਨਾ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ 1624 ਵਿੱਚ ਝਗੜਿਆਂ ਦੇ ਸਮਝੌਤੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਹ ਨਿਯਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 1647 ਦੀ ਇਸ ਲਿਖਤ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੇ ਘੇਰੇ ਵਿੱਚ ਆ ਚੁੱਕੇ ਸਨ। ਸਿੰਧ ਦੇ ਇਕ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਸ ਦੇ ਭਰਾ ਨਾਲ ਬੁਰਾ ਵਰਤਾਉ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਦਾ ਸਥਾਨਕ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਬੁਰਾ ਮਨਾਇਆ।

'ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜੇ ਨੇ ਉਸ ਤੇ ਇਕ ਲੱਖ ਰੁਪਿਆ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਜਿਹੜਾ ਧੱਕੇ ਨਾਲ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਹਿਜ਼ਾਦੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ 50,000 ਰੁਪਿਆ ਲੈ ਜਾਣਗੇ। ਸਭ ਲੋਕ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਨਿੰਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਉਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਹੁਣ ਤਾਂ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਦੀ ਹੱਦ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂ ਜੋ ਹੁਣ ਜੇ ਕੋਈ ਪਤਵੰਤਾ ਵਪਾਰੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਾਹਿਬ-ਏ-ਜਾਇਦਾਦ ਮਰੇ ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ ਜਾਏਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਸਦੀ ਔਲਾਦ ਜਾਂ ਭਰਾ ਜਾਇਜ਼ ਵਾਰਸਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਹੋਣ। ਅਜਿਹੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਾਜੇ ਦਾ ਉਸਦੀ ਸੰਪਤੀ ਤੇ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ।

ਇਸੇ ਚਿੱਠੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਥਾਨਕ ਮਨਸਬਦਾਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦੀ ਮੌਤ ਤੇ ਉਸਦੀ ਸੱਭ ਸੰਪਤੀ ਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰ ਲਿਆ "ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਭ ਉਮਰਾ ਨਾਲ ਮਰਨ ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ"। ਟੂਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨਾ ਇਕ ਸਾਧਾਰਨ ਗੱਲ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਨਾ ਨਵੀਂ ਗੱਲ ਸੀ। ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਨਾਲ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਦੀਵਾਲੀਆ ਬਣਾਉਣਾ ਹੀ ਸੀ[8]। ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਅਧਿਕਾਰ ਦਾ ਖੇਤਰ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ ਮੈਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤਬਦੀਲੀ ਵਿਖਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਆਰਥਿਕ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਲੰਮਾ ਵਿਸਥਾਰ ਦੇਣਾ ਗੈਰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਨੌਕਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ। ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਿਉਂ ਜੋ ਲੁੱਟ ਖਸੁੱਟ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਨਿਯਮ ਬਹੁਤ ਅਨੁਚਿਤ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੁੱਟ ਦਾ ਲਾਭ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵੀ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਵੱਡੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਨੀਤੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਰਹੀ ਹੋਣੀ ਹੈ। ਜੇ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਤੇ ਸਾਰੀ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰ ਹੇਠ ਆ ਜਾਣ ਦਾ ਡਰ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਰੁਪਏ ਨਹੀਂ ਲਗਾਏਗਾ। ਉਪਰ ਲਿਖੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਖ਼ਤਰਾ ਵਾਸਤਵਿਕ ਸੀ ਤੇ ਮੁਗ਼ਲ ਕਾਲ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਹਾਲਾਤ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜਦ ਤਕ ਰਾਜੇ ਦਾ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਕਾਇਮ ਸੀ, ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਅਮੀਰ ਆਦਮੀ ਦੀ ਹੋਂਦ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਸਰਮਾਏਦਾਰੀ ਰਾਹੀਂ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ[9]। ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦੀ ਅੰਤਿਮ ਮੁੱਖ ਮੱਦ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ

---

8. 1635 ਤੱਕ ਸਿੰਧ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਤੇ ਲਗਭਗ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਸੀ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਸਿਵਾ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵੱਡਾ ਵਪਾਰੀ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਗੱਲ ਆਗਰੇ ਜਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੀ ਤਾਂ ਵੀ ਇਸਦਾ ਵਿਰੋਧ ਹੁੰਦਾ।
9. ਜਦ ਮੈਂ ਇਹ ਪੈਰ੍ਹੇ ਲਿਖ ਰਿਹਾ ਸਾਂ ਤਾਂ ਮੈਨੂੰ ਸ੍ਰੀ ਬੈਨੀ ਪ੍ਰਸਾਦਿ ਦੀ ਪੁਸਤਕ "ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਜਹਾਂਗੀਰ" ਮਿਲੀ। ਪੰਨਾ 85 ਦੇ ਨੋਟ ਵਿੱਚ ਉਹ ਲਿਖਦੇ ਹਨ ਕਿ "ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ ਅਕਬਰ" ਨਾਂ ਦੀ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਇਹ ਗਲਤ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਰਨ ਉਪਰੰਤ ਰਾਜ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਚਲੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਮੈਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਗੱਲ ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ। ਪਰ ਪੰਨਾ 51 ਤੇ ਮੈਂ ਲਿਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਆਪਣਾ ਅਧਿਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪਿਛੇ ਛੱਡੇ ਮਾਲ ਦੇ ਜਤਾਉਂਦਾ ਸੀ। ਉਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਜੋ ਪ੍ਰਮਾਣ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਮੇਰੀ ਗੱਲ ਨੂੰ ਠੀਕ ਸਾਬਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਗਲਤ ਕੰਮ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨੇ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਉਹ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਸੀ।

ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਸਨ। ਇਹ ਰੀਤ ਸਾਰੇ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਹੀ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਜਿਥੇ ਰਾਜੇ ਨੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਇਨਾਮ ਵੀ ਨਜ਼ਰਾਨਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਪਰ ਮੁਗ਼ਲ ਸਾਮਰਾਜ ਅਤੇ ਦੱਖਣੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਉਂ ਨਹੀ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਇਨਾਮਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਜ਼ਰਾਨਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਮਾਨਰੀਕ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਨੂੰ ਤੋਲਣ ਦੀ ਰਸਮ ਸਮੇਂ ਜੋ ਇਨਾਮ ਉਸਨੇ ਦਿੱਤੇ ਤੇ ਜੋ ਹੋਰ ਖ਼ਰਚ ਹੋਇਆ ਸਭ ਮਿਲਾ ਕੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮਿਲੇ ਨਜ਼ਰਾਨਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਨ। ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਤੋਂ ਜੋ ਜਮ੍ਹਾਂ-ਖ਼ਰਚ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਗਿਆਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਵਾਰ ਕਿਸੇ ਬੰਦੇ ਨੇ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਕਈ ਹਜ਼ਾਰ ਦਾ ਨਜ਼ਰਾਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਹਾਥੀ, ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਸ਼ਮਾਦਾਨ, ਕੱਪੜੇ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਇਨਾਮ ਵਜੋਂ ਉਸਨੂੰ ਇਕ ਘੋੜਾ ਤੇ ਖ਼ਿਲਅਤ (ਸਿਰੋਪਾ) ਮਿਲੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ 520 ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਹੋਰ ਅਵਸਰ ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਨੇ 13000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਨਜ਼ਰਾਨਾ ਦਿੱਤਾ ਤੇ 3500 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇਨਾਮ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। 'ਤੋਜ਼ਕੇ ਜਹਾਂਗੀਰੀ' ਤੋਂ ਵੀ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਇਕ ਵਧੀਆ ਸਾਧਨ ਸੀ। ਪਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਗੱਲੋਂ ਬਹੁਤ ਦੁਖੀ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਮਰਾਟ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਵੱਡੇ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਤਰੱਕੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਪਦ ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਤਨਖ਼ਾਹ ਵਿੱਚ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਵੀ ਨਜ਼ਰਾਨਿਆਂ ਬਦਲੇ ਵਪਾਰਕ ਰਿਆਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਜਿਸ ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦਾ ਉਪਰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਉਸ ਬਦਲੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਵਪਾਰਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਕਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ। ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਿਵਾਜ਼ ਆਧੁਨਿਕ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਠੇਕੇ ਦੀ ਰਕਮ ਅਗਾਉਂ ਲਏ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ। ਪਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਤਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਿਆਇਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ। ਤਰੱਕੀ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਨੌਕਰੀ ਤੋਂ ਜਵਾਬ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਰਿਵਾਜ ਨਾਲ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਮੁਗ਼ਲ ਸਾਮਰਾਜ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਜਾਂ ਹਾਨੀ। ਇਸ ਨਾਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਤਾਂ ਸਾਫ਼ ਦਿਸਦੀ ਹੈ ਪਰ ਨਾਲ ਹੀ ਖ਼ਰਚ ਵੀ ਵੱਧਦਾ ਸੀ। ਸਮੇਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜੇ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਆਮਦਨ ਵੱਲ ਵੱਧ ਤੇ ਖ਼ਰਚ ਵੱਲ ਘੱਟ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਪੂਰਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਲਈ 'ਆਈਨ' ਵਿੱਚ ਆਏ ਕੁਝ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵੱਲ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੁਟਕਲ ਆਮਦਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਖ਼ਾਤੇ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 20 ਛੋਟੀਆਂ-ਛੋਟੀਆਂ ਰਕਮਾਂ 'ਮੰਡੀ', 'ਲੂਣ', 'ਢੁਆਈ' ਆਦਿ ਨਾਵਾਂ ਹੇਠ ਦਰਜ ਹਨ। ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਾਨੂੰ ਕੇਵਲ ਤਿੰਨ ਅਜਿਹੇ ਲੇਖੇ ਮਿਲੇ

ਹਨ। ਇਕ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਚੂੰਗੀ ਹੈ, ਦੂਜਾ ਪੰਜਾਬ ਵਿੱਚ ਅਟਕ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਬੇੜੀਆਂ ਦਾ ਠੇਕਾ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਮੁੰਦਰੀ ਖੇਤਰ ਦਾ ਸੀਮਾ ਕਰ। ਇਸ ਤੀਜੀ ਮੱਦ ਦੇ ਲੇਖੇ ਤੋਂ ਇਹ ਹੀ ਗਿਆਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸੀਮਾ ਕਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਦੋ ਖਾਤਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੋ ਰਕਮਾਂ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਕਿਉਂ ਜੋ ਕਰ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਸਾਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਸਹਿਤ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਰ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਕਬਰ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੇਵਲ ਦੋ ਹੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਥੇ ਉਪਰ ਲਿਖੀਆਂ ਮੱਦਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਕਰਾਂ ਦਾ ਲੇਖਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਫੁਟਕਲ ਆਮਦਨ ਦੀਆਂ ਕੁਝ ਮੱਦਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣ। ਪਰ ਸਾਰੇ ਹਿਸਾਬ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂਚਣ ਤੇ ਅਸੀਂ ਇਸ ਸਿੱਟੇ ਤੇ ਪੁੱਜਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਬਹੁਤ ਛੋਟੀਆਂ[10] ਰਕਮਾਂ ਹੀ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੋਰ ਮਦਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਸੋ ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਆਮਦਨ ਬਾਰੇ ਜੋ ਵਿਚਾਰ ਮੈਂ ਉਪਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਸੰਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹਨ ਤਾਂ ਵੀ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਠੀਕ ਹਨ। ਰਾਜਾ ਲਗਭਗ ਜਦੋਂ ਵੀ ਚਾਹੇ ਅਮੀਰਾਂ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਵਪਾਰ ਵਿਚੋਂ ਉਸਦੀ ਆਮਦਨੀ ਸੀਮਾ ਕਰ ਅਤੇ ਟਕਸਾਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਉਪਜ ਦਾ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਪਹਿਲਾਂ ਸਰਕਾਰ ਲੈਂਦੀ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੱਧਦਾ-ਵੱਧਦਾ ਉਪਜ ਦਾ ਅੱਧਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਮਾਲੀਆ ਦੇ ਕੇ ਜੋ ਕੁਝ ਕਿਸਾਨਾਂ ਪਾਸ ਬਚਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਦਸਤਕਾਰਾਂ ਤੇ ਛੋਟੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਸਥਾਨਕ ਅਤੇ ਸੂਬੇ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ।

3. ਸੂਬਿਆਂ ਦੇ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਆਮਦਨ ਸਾਧਨ

ਲਿਖਤੀ ਸੋਮਿਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਬਾਈ ਤੇ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਨਵੇਂ ਕਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਾਨਿਆਂ, ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਤੇ ਰਿਸ਼ਵਤ ਤੋਂ ਵੀ ਆਮਦਨੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਸਥਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਸਧਾਰਨ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ ਹੁਣ ਵੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਜੀਬ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾਂਦੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਮਾਣ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਤੋਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ ਇਸ ਕੁਰੀਤੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਉਦਾਹਰਣ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਤੋਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਜੋ ਇਤਿਹਾਸਕ ਪੱਖ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। 1606 ਵਿੱਚ ਜਦ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਲਈ ਗੱਲ ਬਾਤ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜੇ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਠਿਨਾਈ ਨਹੀਂ ਜਾਪੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਹ ਕਰ ਕੋਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਪਰ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿਦੇਸ਼ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੱਪੜੇ ਤੇ 16% ਸ਼ੁਲਕ ਆਪਣੇ

10. ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਿਸਟੌਰੀਕਲ ਸੋਸਾਇਟੀ, 1919 ਦੇ ਜਰਨਲ ਵਿੱਚ ਅਕਬਰ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਖੇਤੀ ਬਾੜੀ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਇਕ ਖੋਜ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਲਈ ਮੰਗਦੇ ਸਨ। ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਥਾਨਕ ਕਰ ਦੀ ਸੀਮਾ 4 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 12 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਲਾਲ[11] ਛਾਪ ਕਰ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਦੇਸੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਦੋਹਾਂ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਥੇ ਅਸੀ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਕੇਂਦਰੀ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਗੁਣਾਂ ਤਕ ਵਾਧਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਅਗਲੇ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜੇ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮਾਫ਼ੀ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੁਰੀ ਲਗੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਹ ਪੈਸਾ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਲਈ ਕਈ ਢੰਗ ਅਪਣਾਏ ਕੇਵਲ ਇਸ ਇਕ ਘਟਨਾ ਤੋਂ ਹੀ ਸਾਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਝਗੜਿਆਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਪਤਾ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਇਹ ਬੰਦਰਗਾਹ ਬਦਨਾਮ ਸੀ।

ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਉਹ ਕਿਹੋ ਜਿਹੇ ਸਨ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਰਾਜੇ ਵਲੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਗੱਦੀ ਤੇ ਬੈਠਣ ਸਮੇਂ ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਕਈ ਕਰਾਂ ਤੇ ਹੋਰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਸਿਲਸਲਿਆਂ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜੇ ਕਿ "ਹਰ ਸੂਬੇ ਤੇ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ ਦੇ" ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਾਭ ਲਈ ਲਾਏ ਸਨ। ਟੂਕ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਰ ਕਿੰਨੇ ਆਮ ਸਨ। ਲਗਭਗ 70 ਵਰ੍ਹੇ ਬਾਅਦ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ[12] ਨੇ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਕਈ ਫ਼ੁਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ। ਇਹ ਫ਼ੁਰਮਾਨ ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨਾਲੋਂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਹਨ ਪਰ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 54 ਕਰ ਛੇ ਮੁੱਖ ਮੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਗਿਣੇ ਹਨ। ਇਹ ਸੂਚੀ ਮੁਕੰਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਆਮ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਧੰਦੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਖਰੀਦ ਤੇ ਵਿਕਰੀ, ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਸਫ਼ਰ ਆਦਿ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਮੁੰਡਾ ਜੰਮਣ ਜਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਹੱਦ ਬੰਦੀ ਤੇ ਵੀ ਕੁਝ ਨਾ ਕੁਝ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਕ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤ ਸ਼ਾਹਾਬੁਦੀਨ ਤਾਲਿਸ਼ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖਿਆ ਹਵਾਲਾ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਉਲਥਾਇਆ ਹੈ।

ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਇਸਦੀਆਂ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਮੁਸਲਮਾਨਾਂ ਦਾ ਰਾਜ ਸਥਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਤਕ ਹਰ ਵਪਾਰੀ ਪਾਸੋਂ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਫੁੱਲ ਵੇਚਦਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਮਿੱਟੀ, ਮਹੀਨ ਕੱਪੜਾ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਮੋਟਾ ਖੱਦਰ, ਹਾਸਿਲ ਮਾਲੀਆ ਲੈਣਾ ਸਦਾ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਦੇਸ਼ੀਆਂ ਅਤੇ ਵਣਜਾਰਿਆਂ ਪਾਸੋਂ ਰਿਹਾਇਸ਼ ਕਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸੌਦਾਗਰਾਂ ਤੇ ਅਸਤਬਲ ਵਾਲਿਆਂ ਪਾਸੋਂ ਜ਼ਕਾਤ[13] ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਅਦੀ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, "ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ੁਲਮ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਹਰ ਪੀੜ੍ਹੀ ਦੇ ਨਾਲ ਇਹ ਵਧਦਾ ਚਲਾ ਗਿਆ ਹੈ।" ਇਥੋਂ ਤਕ ਕਿ ਹਰ ਪ੍ਰਾਂਤ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ, ਕਰ ਇੰਨੇ ਵਧ

---

11. ਜਿਹਾ ਕਿ ਨਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਇਹ ਦਲਾਲੀ ਛਾਪ ਜਾਂ ਮੋਹਰ ਲਾਣ ਲਈ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।
12. ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮਾਫ਼ੀਆਂ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰੋ: ਸਰਕਾਰ ਦੇ "ਲੈਕਚਰਜ਼ ਆਫ਼ ਮੁਗ਼ਲ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ" ਪੰਨਾ 120 ਤੋਂ ਵੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।
13. ਜ਼ਕਾਤ ਜਿਸਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀਆਂ ਵਿੱਚ ਜਗਾਤ ਵੀ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਇਸਲਾਮੀ ਸ਼ਰਹ ਅਨੁਸਾਰ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਧਾਰਮਿਕ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਾਗ ਹੈ। ਪਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹਿਸਾਬ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

ਗਏ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਸੌਦਾਗਰਾਂ ਨੇ ਵਪਾਰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਤੇ ਲੋਕ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਘਰ ਛੱਡ ਕੇ ਭੱਜ ਗਏ :

ਜ਼ੁਲਮ ਸਤਾਏ ਭੱਜੀਦੇ ਅਸੀਂ
ਦੂਰ ਜਾਈਏ ਜਿਥੇ ਕਾਲ ਨਾ ਆਵੇ ॥

ਹਾਸਿਲ ਦੇ ਲਾਲਚ ਵਿੱਚ ਫਸੇ ਹਾਕਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਾਹ ਨਾ ਲੈਣ ਦਿੰਦੇ। ਕੋਈ ਸਵਾਰ ਸੜਕ ਜਾਂ ਪਤਨ ਤੋਂ ਇਕ ਦੀਨਾਰ ਦਿੱਤੇ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਲੰਘ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਪੈਦਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਇਕ ਦਿਰਹਮ[14] ਕਰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਕੰਨੀ ਭਿਣਕ ਪੈ ਜਾਏ ਕਿ ਕੋਈ ਟੁੱਟੀ ਹੋਈ ਬੇੜੀ ਬਿਨਾਂ 'ਹਾਸਿਲ' ਦਿੱਤੇ ਨਦੀ ਵਿੱਚ ਰੁੜ੍ਹੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਨਦੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕੈਦ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਕਰਦਾ। ਜੇ ਉਹ ਕੱਪੜੇ ਤੇ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਟਾਕੀਆਂ ਪਹਿਨੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਗੰਦੇ ਕੱਪੜਿਆਂ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਜ਼ਕਾਤ ਵਸੂਲ ਨਾ ਕਰਨ ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀ ਉਦਾਰਤਾ ਸਮਝਦੇ ਸਨ। ਜੇ ਉਹ ਪਕੇ ਹੋਏ ਖਾਣੇ ਤੇ ਨਿਰੇ ਅਨਾਜ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਕਰ ਲਾਉਣ ਤਾਂ ਇਹ ਬੜੀ ਵੱਡੀ ਭਲੇ-ਮਾਣਸੀ ਸਮਝੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਸਲਾਮ ਨੂੰ ਸਸ਼ੱਕਤ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਨਬੀ ਦੇ ਪੈਰ ਚਿੰਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਤੁਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਸੱਭ ਯਤਨਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਾਕਮ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਰੋਕਿਆ ਤੇ ਉਹ ਸਾਰੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਹੀ ਕਰਦੇ ਰਹੇ।

ਭਾਵੇਂ ਲੇਖਕ ਨੇ ਅਲੰਕਾਰਕ ਅਤੇ ਅਤਿਕਥਨੀ ਵਾਲੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਰਤੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਵਰਣਨ ਠੀਕ ਹੀ ਹੈ। ਹਰ ਚੀਜ਼ ਤੇ ਕਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ ਤੇ ਸਮਾਂ ਵਧਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਰ ਵੀ ਵਧਦੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਸ਼ਹਾਬੁਦੀਨ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਇਸ ਜ਼ੁਲਮ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਉਸਦੀ ਇਹ ਗੱਲ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਹੀ ਗਈ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਸਭ ਮੁਗ਼ਲ ਸਮਰਾਟਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਮਾਫ਼ੀਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਹੱਦ ਤੱਕ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਹੈ।

ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਵਲੋਂ ਮਨ੍ਹਾਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਅਕਬਰ ਵਲੋਂ ਮਨ੍ਹਾਂ ਕੀਤੇ ਕਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਾਲ ਲਗਭਗ ਹੂਬਹੂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਵਾਲੀ ਸੂਚੀ ਫਿਰੋਜ਼ ਸ਼ਾਹ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨ ਕਰਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਂਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਿੱਜੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਦਾ ਨਿਖੇੜਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲੇ ਹੋਇਆ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਪਰ ਉਦੇਸ਼ ਕੁਝ ਵੀ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਜਿੱਤ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮਨ੍ਹਾਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰ ਵੀ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਕੇਵਲ ਏਨਾ ਖ਼ਿਆਲ ਰਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਰੌਲਾ ਪੈਣ ਤੇ ਸਮਰਾਟ ਕੋਈ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਤੇ ਮਜਬੂਰ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਈ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ

14. ਦੀਨਾਰ ਤੇ ਦਿਰਹਮ ਮੁਸਲਮਾਨੀ ਰਾਜ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਹੀ ਮੁੱਲ ਜਾਣਨਾ ਇਥੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂ ਜੋ ਲੇਖਕ ਨੇ ਅਲੰਕਾਰ ਵਜੋਂ ਹੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਯੋਗ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਹਨ ਜਦ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਾਲਚ ਤੇ ਜ਼ੁਲਮ ਦਾ ਬੋਝ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਅਸਹਿ ਹੋ ਜਾਣ ਤੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਦਖਲ ਦੇਣਾ ਪਿਆ ਪਰ ਲੋਕ ਸਹਿਣਸ਼ੀਲ ਸਨ ਤੇ ਹੱਦ ਟੱਪਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਉਨਾਂ ਦੀ ਕਾਫ਼ੀ ਰੱਤ ਨਿਚੋੜੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ।

ਕਾਰੀਗਰਾਂ, ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਤੇ ਗਾਹਕਾਂ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂ ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਧੰਦੇ ਤੇ ਇਸਦਾ ਸਿੱਧਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਵਸਤੂਆਂ ਤੇ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਇਸਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਉਹ ਲਿਖਦੇ ਹਨ। ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਸਹਾਈ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਵਪਾਰਕ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਜਗਾਤ[15] ਜਾਂ ਰਾਹਦਾਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਰ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਝਗੜੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਜਿਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਪਾਰ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਰੁਕਾਵਟ ਸੀ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸਨੂੰ ਤਕਦੀਰ ਜਾਂ ਅਟੱਲ ਹੋਣੀ ਸਮਝ ਕੇ ਪਰਵਾਨ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। 1615 ਵਿੱਚ ਹੀ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕਰਦੇ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਤੋਂ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਸੂਰਤ ਲਿਆਂਦੇ ਮਾਲ ਉਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਕਰ ਦੇਣੇ ਪਏ। ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਬਾਅਦ ਉਹ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਤੇ ਉਥੋਂ ਸੂਰਤ ਤਕ ਦੀ ਸੜਕ ਤੇ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਵਿੱਰੁਧ ਰੋਸ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। 1624 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਅਨੁਸਾਰ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਮਾ ਸ਼ੁਲਕ (ਕਸਟਮ ਕਰ) ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਰ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਇਕ ਫ਼ਰਮਾਨ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਪਰ ਕਰ ਫਿਰ ਵੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਰਹੇ। 1627 ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਲਾਹੌਰ ਅਰਜ਼ੀਆਂ ਘੱਲੀਆਂ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ "ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਰਾਜੇ ਦੇ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਲਈ ਅੱਗੇ ਤੋਂ ਰਿਸ਼ਵਤ ਨਹੀਂ ਦਿਆਂਗੇ।" ਪਰ ਕਰ ਫਿਰ ਵੀ ਵਸੂਲ ਹੁੰਦੇ ਰਹੇ। 1644 ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਮੰਡਲ ਦਰਬਾਰ ਵਿੱਚ ਹਾਜ਼ਰ ਹੋਇਆ। ਹੁਣ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਰਾਂ ਤੋਂ ਬਚਣਾ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਕਰਾਂ ਲਈ ਮਾਲ ਦਾ ਉਚਿਤ ਮੁਲ ਨੀਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰਵਾਉਣਾ ਸੀ। ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਅਸੀਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਾਫ਼ੀ ਬਾਰੇ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ, ਪਰ ਇਹ ਮਾਫ਼ੀਆਂ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦੀ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਮਿਹਰਬਾਨੀ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਸਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। 1650 ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਆਮ ਮਾਫ਼ੀ ਲਈ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਫ਼ੁਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਹੋਇਆ। ਕਦੇ-ਕਦੇ ਇਸ ਤੇ

15. ਜਗਾਤ ਜਾਂ ਜ਼ਕਾਤ ਲਈ ਪਿਛਲਾ ਨੋਟ ਪੜ੍ਹੋ। ਰਾਹਦਾਰੀ ਸ਼ਾਇਦ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਰਾਖੀ ਲਈ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੋਣੀ ਹੈ। ਪਰ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਕ ਕਰ ਬਣ ਗਈ। ਰਾਖੇ ਨਾ ਵੀ ਹੋਣ ਤਾਂ ਵੀ ਕਰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ।

ਅਮਲ ਵੀ ਹੋਇਆ ਪਰ ਕਈ ਅਫ਼ਸਰਾਂ ਨੇ ਇਸਦੀ ਪਰਵਾਹ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਤੇ ਇਕ ਕਾਫ਼ਲੇ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਜਿੰਨੀ ਹੀ ਰਕਮ ਦੇਣੀ ਪਈ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤਕ ਇਹ ਕਰ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਤੇ ਹੋਰ ਥਾਂਵਾਂ ਤੇ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ।

ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਵੀ ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਹੈ। ਫ਼ਰਮਾਨ ਦੁਆਰਾ 1634 ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੂਰਤ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਪੈਣ ਵਾਲੇ ਸਭ ਸਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਕਰ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰ ਸੱਤ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਵਪਾਰੀ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿ ਇਸ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੇ ਅਮਲ ਕਰਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਫ਼ਰਮਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕਰ ਹੁਣ ਵੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਖੁਸ਼ ਕਰਨਾ ਹੀ ਠੀਕ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ। ਪਰ 1643 ਵਿੱਚ ਇਕ ਨਵਾਂ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਹੋਇਆ ਤੇ ਇਸਦਾ ਕੁਝ ਅਸਰ ਵੀ ਹੋਇਆ। ਭਾਵੇਂ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਸਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਪਰ ਸਮਰਾਟ ਪਾਸ ਫਰਿਆਦ ਕਰਨ ਤੇ ਸਮਰਾਟ ਨੇ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਰ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਏ। ਪਰ ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹਾਲੀ ਵੀ ਬਹੁਤ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਸਨ। ਰੇਸ਼ਮੀ ਕੱਪੜੇ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ ਪਰ ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਨਵੇਂ ਸੂਬੇਦਾਰ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਹੋਰ ਵੀ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਉੜੀਸਾ ਦੇ ਕੁਝ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਪਾਰ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਰ ਇਕ ਚੌਥਾਈ ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤੇ। ਪਰ ਛੇਤੀ ਹੀ ਪੁਰਾਣੇ ਦਰ ਮੁੜ ਲਾਗੂ ਹੋ ਗਏ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀ ਮਾਲ ਦੀ ਢੁਆਈ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਲੱਗੇ ਕਿਉਂ ਜੋ ਕਰਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਵੱਧ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਮਾਫ਼ੀ ਮਿਲਣ ਤੇ ਵੀ ਰਾਹਦਾਰੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤੀਆਂ ਲਈ, ਜੋ ਵਿਦੇਸ਼ੀਆਂ ਵਾਂਗ ਮਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਰਾਹਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦਾ ਕੋਈ ਰਾਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੁਗਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂ ਜੁ ਮੁਗਲ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਵੀ ਇਹ ਕਰ ਲੱਗਦੇ ਸਨ ਸਗੋਂ ਆਜ਼ਾਦ ਭਾਰਤੀ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਰ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਤੇ ਅੰਤਿਮ ਹੱਲ ਦੇ ਟਾਕਰੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਮਾਫ਼ੀ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿਚਲੇ ਹਿੰਦੂ ਰਾਜਿਆਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਪਹਿਲੇ ਸਮਝੌਤੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਮੁਗਲ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਬੇਵਸ ਸਨ ਮਾਫ਼ੀ ਵਿੱਚ ਪੈਤਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਦਾ ਇਲਾਕਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸੀ। ਪਰ ਦੂਜੇ ਸਮਝੌਤੇ ਸਮੇਂ ਜਦੋਂ ਮੁਗਲਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਮਜਬੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਮਾਫ਼ੀ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਸੀ "ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ" ਲਈ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਰਾਜਿਆਂ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਕੁਝ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਜਦ ਪੈਤਾ ਤੋਂ ਕਰ-ਮੁਕਤੀ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਂ ਉੱਤਰ ਮਿਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜ਼ਾਦਾ (ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ) ਰਾਜੇ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਰਾਜੇ ਨੇ ਵੀ ਤਾਂ ਖ਼ਰਾਜ ਦੇਣਾ ਸੀ। ਮਗਰਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਮਾਂ ਬੀਤਣ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਝ ਪੈਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਕਿ ਰਾਜਿਆਂ ਦੇ ਕਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਰਾਜਪੂਤਾਨੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਗਲ ਮਨਸਬਦਾਰਾਂ ਦੇ ਕਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਅੱਡ ਸਨ। ਪਰ ਕੇਵਲ ਰਾਜੇ ਹੀ ਰਾਹਦਾਰੀ ਨਹੀਂ

ਮੰਗਦੇ ਸਨ। ਕਈ ਵਾਰੀ ਪਿੰਡ ਵੀ ਕਰ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ। 1637 ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਾਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਕੁਝ ਹੀ ਮੀਲ ਦੀ ਵਿਥ ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਝਗੜੇ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਮਾਰਿਆ ਗਿਆ। ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਈ ਉਦਾਹਰਨਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਪਿੰਡਾਂ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਰਾਜੇ ਤੋਂ ਆਕੀ ਹੋ ਕੇ ਆਪ ਕਰ ਲਾਉਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੇ। ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸਾਇਦ ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਵਧ ਬਿਹਤਰ ਸੀ। ਥੈਵਨਾਟ ਨੂੰ ਇਹ ਗੱਲੀ ਉਦੋਂ ਪਤਾ ਲਗੀ ਜਦ ਉਹ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਵਿੱਚ ਦਾਖ਼ਲ ਹੋਇਆ ਤੇ 23 ਲੀਗ (ਲਗਭਗ 70 ਮੀਲ) ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਉਸਨੇ 16 ਚੁੰਗੀ ਚੌਕੀਆਂ ਵੇਖੀਆਂ। ਮਾਨੂਚੀ ਵੀਜਾਪੁਰ ਵਿੱਚ ਚੁੰਗੀ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਸਖ਼ਤੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਫ਼ਰਮਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਜੁੰਕਨਾਂ[16] ਦੀ ਮਾਫ਼ੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੱਖਣ ਦੇ ਹਿੰਦੂ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਰ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਝਗੜੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਹਦਾਰੀ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦਾ ਨਹੀਂ, ਸਗੋਂ ਭਾਰਤੀ ਰਿਵਾਜ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਵੀ ਜਿਸਦਾ ਜ਼ੋਰ[17] ਚਲਦਾ ਉਹ ਰਾਹਦਾਰੀ ਵਸੂਲ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਕਰ ਕਿਵੇਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ, ਇਸਦਾ ਉਤਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦਲਾਲ ਦੀ ਚਿੱਠੀ ਤੋਂ ਮਿਲ ਸਕਦਾ ਹੈ। 1622 ਵਿੱਚ ਜਨ ਪਾਰਕਰ ਨੇ ਲਿਖਿਆ, "ਮੈਂ ਹਾਂਡੀਆਂ ਦੇ ਰਾਹ ਆਉਣਾ ਸੀ ਪਰ ਇਥੇ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਚਲਿਆ ਕਿ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਰਾਜੇ ਨੇ ਕਰ ਲੈਣ ਦੀ ਥਾਂ ਹੁਣ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦਾ ਮਾਲ ਲੁੱਟਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਪਿਛਲੇ ਹਫ਼ਤੇ ਹੀ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਤੇ ਤਿੰਨ ਹੋਰ ਬੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਜਾਨ ਤੋਂ ਹੱਥ ਧੋਣੇ ਪਏ।" ਡਾਕਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਧਮਕਾ ਕੇ ਪੈਸੇ ਲੈਣ ਦਾ ਰੂਪ ਧਾਰ ਲੈਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇਹ ਰਕਮ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਰ ਜਾਂ ਚੁੰਗੀ ਬਣ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਚੁੰਗੀ ਦੀ ਥਾਂ ਸਿੱਧਾ ਲੁੱਟ ਲੈਣ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵੀ ਪਿਛਲੇ ਸਮੇਂ ਤਕ ਹੁੰਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ ਹਨ। ਅਰੰਭ ਕਿਵੇਂ ਵੀ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ ਪਰ ਇਹ ਰਿਵਾਜ ਸਭ ਪਾਸੇ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਹੀ ਕਾਰਨ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਰੋਕ ਨਹੀ ਸਕੇ ਤੇ ਮਾਫ਼ੀ ਦੇ ਹੁੰਦੇ ਹੋਏ ਵੀ ਲੋਕ ਚੁੱਪ ਕਰਕੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਦੇ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਜਦ ਰਾਜੇ ਵਲੋਂ ਅਜਿਹੇ ਕਰ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਲੋਕ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਫ਼ਲਤਾ ਪੂਰਵਕ ਰੋਸ ਪ੍ਰਗਟ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗ ਸਕਦਾ। ਕੋਈ ਵੀ ਕਿੰਨਾ ਹੀ ਕਰ ਮੰਗ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਨਾਲ ਲੱਗਦੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਤੁਸੀਂ ਕਰ ਦੇ ਕੇ ਆਏ ਹੋਵੋ। ਜਿਵੇਂ ਸਾਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਕਈ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਤਾਂ ਕਰ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ ਸਨ ਪਰ ਕਈ ਥਾਂ ਇਹ ਲੱਕ ਤੋੜਵੇਂ ਸਨ। ਇਕ ਥਾਂ ਤੇ ਕਰ ਦੋ ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਗੱਡਾ ਸੀ, ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਤੇ 65 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਗੱਡਾ। ਪਰ ਅਸਲ ਮੁਸੀਬਤ ਤਾਂ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਪਤਾ

---

16. ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਜੁੰਕਨ ਸਾਇਦ ਤਾਮਲ ਸ਼ਬਦ ਚੁੰਗਮ ਜਾ ਚੁੰਗੀ ਹੀ ਹੈ। ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਇਹ ਕਰ ਉੱਤਰੀ ਤੇ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਇਸ ਕਰ ਨਾਲ ਮਿਲਦਾ ਜੁਲਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਾਹਦਾਰੀ ਆਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
17. ਮੋਰੀਆਂ ਸਾਮਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀ ਨੂੰ ਸੀਮਾ ਕਰ, ਰਾਹਦਾਰੀ, ਚੁੰਗੀ ਤੇ ਨਗਰ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਾਰ ਪੈਂਦੀ ਹੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ (ਕੈਂਬਰਿਜ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 478)।

ਨਹੀਂ ਕਦੋਂ ਤੇ ਕਿਹੋ ਜਿਹੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰ ਮੰਗਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੋਈ ਵਪਾਰੀ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਸਮੇਂ ਉਸਨੂੰ ਕੀ ਕੁਝ ਦੇਣਾ ਪਏਗਾ। ਇਸ ਲਈ ਜੇ ਲਾਭ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵਪਾਰੀ ਇਕ ਥਾਂ ਤੋਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਤੋਂ ਡਰਦਾ ਸੀ। ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਕਰਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਗਾਹਕ ਦੇ ਸਿਰ ਪੈਂਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਘਟਣ ਨਾਲ ਉਤਪਾਦਕ ਤੇ ਖ਼ਪਤਕਾਰ ਦੋਹਾਂ ਦੀ ਹੀ ਹਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।[18]

ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਅਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕਦੇ-ਕਦੇ ਅਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਦਾ ਲਾਭ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਵੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰ ਲਿਖੇ ਪੇਤਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਦੀ ਉਦਾਹਰਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਉਸਦੇ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖ਼ਲ ਨਹੀਂ ਸੀ ਦੇਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਵਾਜਬ ਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਸਕੇ। ਇਤਿਹਾਸਕਾਰ ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਨ ਦੇ ਕੁਝ ਵਾਕ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਦੇ ਕਰਾਂ ਤੇ ਵੀ ਇਹ ਹੀ ਗੱਲ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਲੇਖਕ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ 1660 ਦੇ ਕਾਲ ਸਮੇਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਨੇ ਕਈ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਫ਼ੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਪਰ ਮਨਸਬਦਾਰ ਤੇ ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਰਹੇ। ਇਕ ਤਾਂ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਹ ਸਮਰਾਟ ਦਾ ਆਦਰ ਨਹੀ ਕਰਦੇ ਸਨ ਤੇ ਦੂਜੇ :

"ਮਹਿਕਮਾਂ ਮਾਲ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਬੇਧਿਆਨੀ ਕਰਕੇ, ਬੇਤਰਸੀ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਲਾਭ ਦੇ ਖ਼ਿਆਲ ਨਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦੀਆਂ ਰਕਮਾਂ, ਸ਼ਾਹੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਉਲਟ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੱਟ ਲਈਆਂ। ਕਿਉਂ ਜੋ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਦੇ ਤਨਖ਼ਾਹ ਦੇ ਕਾਗਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਕਮਾਂ ਦਰਜ ਸਨ, ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਰਾਹਦਾਰੀ ਅਤੇ ਖ਼ਤਮ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਈ ਹੋਰ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਰਹੇ ਤੇ ਕਈ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਵੀ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਜਦ ਸਰਕਾਰ ਪਾਸ ਹੁਕਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੀਆਂ ਖ਼ਬਰਾਂ ਪੁੱਜੀਆਂ ਤਾਂ ਦੋਸ਼ੀਆਂ ਨੂੰ ਦੰਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ"। ਪਰ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁੜ ਆਪਣੀ ਪਦਵੀ ਤੇ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ "ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਨਸੂਖੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ"। ਇਸ ਟੂਕ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਨੂੰ ਇਉਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਆਮਦਨੀ ਲਈ ਜਾਗੀਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਉਹ ਇਸ ਵਿੱਚੋਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਸੀ ਜਦ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਉਂ ਨਾ ਕਰ ਸਕੇ। ਉਹ ਉਸ ਵਲੋਂ ਵਸੂਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਜਿਸਨੂੰ ਤਨਖ਼ਾਹ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਕਿ ਜਾਗੀਰ ਦੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨੀ ਸਰਕਾਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖ਼ਲ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਸੋ ਜੇ ਕੋਈ ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਰਾਹਦਾਰੀ ਲੈਂਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਤਨਖ਼ਾਹ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਇਹ ਰਕਮ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ

---

18. ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ (ਫੋਲੀਓ 19) ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ 1628 ਦੇ ਲਗਭਗ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਦੂਜੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੁ ਇਥੇ ਸਥਾਨਕ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸੀ ਤੇ ਹੋਰ ਨਗਰਾਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸੀ। ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਲੇਖਕ ਅਨੁਸਾਰ ਨਗਰ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਤੇ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦਾ ਇਹ ਹੀ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਨਗਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਸਿਆਣੀ ਨੀਤੀ ਰਹੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਅਰਥਾਤ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸੱਚ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਾਗੀਰਦਾਰਾਂ ਤੇ ਲੇਖਾਕਾਰਾਂ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਇਕ ਨਾ ਮੁਕਣ ਵਾਲਾ ਸੰਘਰਸ਼ ਸਦਾ ਚਲਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਰਾਹਦਾਰੀ ਕੇਵਲ ਇਕ ਕਰ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਦਿਮਾਗ ਦੀ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਫੁਰਤੀ ਵਿਖਾਉਂਦੀਆਂ ਸਨ।

ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਨ ਅਗੇ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ[19] ਸੰਬੰਧੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਭਾਰਤੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਹੋਣ ਨਾਤੇ ਇਥੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ।

"ਇਨਸਾਫ਼ ਪਸੰਦ ਲੋਕ ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਦੀ ਨਿੰਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂ ਜੋ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਕਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ ਨਾਲ ਕਾਫ਼ੀ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਫ਼ੌਜਦਾਰ ਤੇ ਜਾਗੀਰਦਾਰ ਹੁਣ ਜ਼ੋਰ ਤੇ ਜ਼ੁਲਮ ਨਾਲ ਵਪਾਰੀਆਂ ਤੇ ਗਰੀਬ ਯਾਤਰੀਆਂ ਪਾਸੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਵਧ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂ ਜੁ ਪੁੱਛਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਜ਼ਿਮੀਦਾਰ ਵੀ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਰਾਹਦਾਰੀ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਹਾਲਤ ਇਹ ਹੋ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਖ਼ਾਨੇ ਜਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੋਂ ਚਲ ਕੇ ਆਪਣੇ ਠਿਕਾਣੇ ਤੇ ਪੁੱਜਣ ਤਕ ਮਾਲ ਦੇ ਮੁੱਲ ਨਾਲੋਂ ਦੋ ਗੁਣਾ ਚੁੰਗੀ ਜਾਂ ਰਾਹਦਾਰੀ ਉਸ ਉਤੇ ਲੱਗ ਚੁੱਕੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜ਼ਿਮੀਦਾਰਾਂ ਤੇ ਚੁੰਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬੇਹਯਾਈ ਤੇ ਬੇਤਰਸੀ ਕਾਰਨ ਹਜ਼ਾਰਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੇ ਅਮਨ ਪਸੰਦ ਮੁਸਾਫ਼ਰਾਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਤੇ ਇੱਜ਼ਤ ਦੋਵੇਂ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹਨ"।

ਵਧੇਰੇ ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰਾਂ ਵਾਂਗ ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਨ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੇ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਪਰ ਡੱਚਾਂ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੱਠੀਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰੀ ਵੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਤੋਂ ਇੰਨੇ ਹੀ ਦੁਖੀ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਲੋਕੀ ਚੁੱਪ ਕਰਕੇ ਕਰ ਦੇ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਲੱਗੇ ਹੋਰ ਕਰਾਂ ਬਾਰੇ ਸਾਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰ ਪੂਰਵਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਤੇ ਦੁਕਾਨਦਾਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਨਿਯਮ-ਬੱਧ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਪਰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਕਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਮਾਣ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਣ ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੀ ਆਪਣੀ ਮੰਗ ਵਧਾ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀ ਵੇਖਿਆ ਹੈ 1633 ਵਿੱਚ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਨੀਲ ਦੀ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀ ਕਾਇਮ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਜਦੋਂ ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ 27 ਰੁਪਏ ਸੀ ਉਦੋਂ ਉਤਪਾਦਕ ਨੂੰ ਇਸਦੇ 18 ਰੁਪਏ ਹੀ ਮਿਲਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ

---

19. ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਨ ਦਾ ਆਪਣਾ ਅਨੁਭਵ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਰਖਦਾ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਵਰਤਮਾਨ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਅਰੰਭ ਬਾਰੇ ਲਿਖ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਦੋਂ ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਮਜ਼ੋਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਕਰਮਚਾਰੀ ਮਨ ਮਾਨੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਹਾਲਤ ਏਨੀ ਖ਼ਰਾਬ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਪ੍ਰਬੰਧਕ ਢਾਂਚਾ ਤਾਂ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਹੀ ਸੀ।

ਸਿੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇਕ ਤਿਹਾਈ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਗੁਜਰਾਤ ਸਰਕਾਰ 16 ਰੁਪਏ ਦੇ ਨੀਲ ਵਿਚੋਂ 10 ਰੁਪਏ ਵਸੂਲ ਕਰਦੀ ਸੀ ਜੋ ਵੇਖਣ ਵਿੱਚ ਸਮਰਾਟ ਦੇ ਕਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਪਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵੱਡੀ ਮੰਗ ਕੇਵਲ ਸੌਦੇ ਬਾਜ਼ੀ ਲਈ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਰ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1655 ਵਿੱਚ ਸਮਰਾਟ ਨੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀ ਅਜਾਰੇਦਾਰੀ ਵੀ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਵਿੱਚ ਲੈ ਲਈ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਸਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਵੱਡੇ ਪੈਮਾਨੇ ਤੇ ਹੋਣ ਲੱਗਾ ਸੀ। ਦਸ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਕ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਸਤ ਤੇ ਇਕ ਨਵਾਂ ਮਹਿਸੂਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਇਕ ਮਹਿਸੂਲ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਕ ਡੱਚ ਵਾਰਤਾ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਢਾਕੇ ਦੇ ਅਨਾਜ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬੁਲਾ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸੋਂ 50,000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਸਦੀ ਸੈਨਾ ਦੇ ਉਥੇ ਲੰਮਾ ਚਿਰ ਰਹਿਣ ਨਾਲ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੋ ਗੁਣਾ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਵਪਾਰੀ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋੜੇ ਮਾਰੇ ਗਏ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਤਾਂ ਪਰਚੂਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਨ ਤਾਂ 10,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੋ ਮੁਖੀਆਂ ਨੂੰ ਫੜ ਕੇ ਹਾਥੀਆਂ ਦੇ ਅੱਗੇ ਸੁੱਟਿਆ ਗਿਆ। ਮੌਤ ਸਾਹਮਣੇ ਖੜੀ ਵੇਖਕੇ ਉਹ 25,000 ਰੁਪਏ ਦੇਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਹੋ ਗਏ। ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸ਼ਾਹੂਕਾਰਾਂ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਚੂੰ ਚਾਂ ਕੀਤੇ ਤਿੰਨ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦੇ ਦਿੱਤੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣਾ ਉਚਿੱਤ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਦਯੋਗ ਤੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਾਭਦਾਇਕ ਵਾਧੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਅਨੋਖੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਵੱਡੀ ਰੁਕਾਵਟ ਬਣਦੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ।[20]

ਸਥਾਨਕ ਕਰਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਸਮਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚੂੰਗੀ, ਉਤਪਾਦਨ ਕਰ ਅਤੇ ਲੂਣ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਮੱਦਾਂ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਕਹਿਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਹ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਨ। ਸਾਡੇ ਲੇਖਕ ਚੂੰਗੀ ਤੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਵਿੱਚ ਭੇਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦਾ ਵੀ ਇਹ ਹੀ ਵਿਚਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ ਨਗਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਮਾਲ ਤੇ ਚੂੰਗੀ ਸਦਾ ਲੱਗਦੀ ਸੀ। ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਵਿਜੈਨਗਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕਰ ਨੂੰ ਸਭ ਜਾਣਦੇ ਸਨ। ਇਥੇ ਬਿਨਾਂ ਮਹਿਸੂਲ ਕੋਈ ਚੀਜ਼ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦੀ। ਸਿਰ ਤੇ ਚੁੱਕੀਆਂ ਗੱਠੜੀਆਂ ਤੇ ਵੀ ਕਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਕਬਰ ਦੇ ਨਗਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਤਵਾਲ ਦੀ ਕਰ ਲਾਉਣ ਦੀ ਸੱਤਾ ਤੇ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਚੂੰਗੀ

---

20. ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਦੀ ਸਾਖ ਬਾਰੇ 3 ਸਤੰਬਰ 1663 ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਦੀ ਇਕ ਟੂਕ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਚਿੱਠੀ ਵਿੱਚ "ਉਸਦੇ ਆਖਰੀ ਦੁਸ਼ਮਣ ਮੌਤ" ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੈ। "ਇਹ ਬੰਦਾ ਜੋ ਇਕ ਸਾਧਾਰਨ ਘਰ ਵਿੱਚ ਜੰਮਿਆ ਸੀ, ਇੰਨਾ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਹੋ ਗਿਆ ਕਿ ਮਹਾਨ ਮੁਗਲ ਆਪ ਇਸ ਪਾਸੋਂ ਡਰਦਾ ਜਾਪਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਅੱਜ ਜਦ ਉਹ ਮਰ ਗਿਆ ਹੈ, ਕੋਈ ਉਸ ਲਈ ਰੋਂਦਾ ਤਕ ਨਹੀ, ਸਗੋਂ ਸਾਰੇ ਉਸਦੀ ਮੌਤ ਤੇ ਖੁਸ਼ ਜਾਪਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਅੰਤ ਹੈ ਉਸ ਆਦਮੀ ਦਾ।"

ਸਥਾਨਕ ਕਰਾਂ ਦਾ ਇਕ ਅੰਗ ਸੀ ਅਤੇ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਨਾਜ਼ਮ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਚੂੰਗਾਂ ਵਸੂਲ ਕਰਦੇ ਸਨ।

ਉਤਪਾਦਨ ਕਰ ਦੇ ਆਮ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਲਾਮੀ ਸ਼ਰਾ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਾਬ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤੀ ਨਾਲ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਪਰ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਉਂ ਹੋਣ ਲੱਗ ਪਿਆ ਸੀ। 1632 ਦੇ ਆਪਣੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਰਾਬ ਕੱਢਣ ਤੇ ਵੇਚਣ ਤੇ ਸਖ਼ਤ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਲਾਹਾਬਾਦ ਦੇ ਲਾਗੇ ਸ਼ਰਾਬ ਚੋਰੀ ਛੁਪੇ ਵਿਕਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੁੱਲ ਤੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। "ਸਖ਼ਤ ਸ਼ਰਾਬ-ਬੰਦੀ ਸੀ। ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਮੌਤ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤੇ ਜਿਸ ਘਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਿਲੇ, ਉਹ ਘਰ ਉਜਾੜ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ"। ਪਰ ਇਹ ਹੀ ਲੇਖਕ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦੇ ਹਾਕਮ ਨੇ ਤਾੜੀ ਦੇ ਬਿਰਛ ਲਗਾਏ ਹੋਏ ਸਨ। 1630 ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਦੇ ਇਰਦ ਗਿਰਦ ਸ਼ਰਾਬ ਆਮ ਕੱਢੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸਮਰਾਟ ਵਲੋਂ ਸਖ਼ਤ ਮਨਾਹੀ ਸੀ ਪਰ ਇਸਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਬਕਾਰੀ ਵਿੱਚੋਂ ਆਮਦਨੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।

ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲੂਣ ਉਤੇ ਕਰ ਲੱਗਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਪੰਜਾਬ ਦੀਆਂ ਖਾਣਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਾਨੂੰ ਹੋਰ ਕਿਤੇ ਇਸ ਕਰ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਇਥੇ ਲੂਣ ਦੇ ਮੁਲ ਦੇ ਦੋ ਗੁਣੇ ਤੋਂ ਵੀ ਵਧ ਕਰ ਲਗਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਕਰ ਦੀਵਾਨ ਵਸੂਲ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਸ਼ਬਦ ਦੀਵਾਨ ਦੇ ਅਰਥ ਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਤੋਂ ਭਾਵ ਸਮਰਾਟ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੈ। ਰਾਜਪੂਤਾਨੇ ਦਾ ਲੂਣ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜਿਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਬਾਰੇ 'ਆਈਨ' ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ। ਗੁਜਰਾਤ ਅਤੇ ਕਛ ਦੀ ਰਣ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਗਭਗ ਸਾਰੇ ਲੂਣ ਤੇ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਰਾਜੇ ਹੀ ਕਰ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਸਾਮਰਾਜੀ ਕਰਾਂ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਲੂਣ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੂਚੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਹਕੀਕਤਾਂ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਲੂਣ ਤੇ ਕਰ ਤਾਂ ਲੱਗਦਾ ਸੀ ਪਰ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਕਰ ਸ਼ਾਹੀ ਜਾਂ ਸਮਰਾਟ ਦਾ ਨਹੀਂ, ਸੂਬਾਈ ਜਾਂ ਸਥਾਨਕ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਆਧੁਨਿਕ ਭਾਰਤ ਦੇ ਬੱਜਟ ਵਿੱਚ ਲੂਣ ਦਾ ਇਹ ਮਹੱਤਵ ਹੈ ਕਿ ਨਗਰ ਪਾਲਕਾਂ ਦੀਆਂ ਚੁੰਗੀਆਂ ਨੂੰ ਛਡ ਕੇ ਇਹ ਇਕੋ ਇਕ ਕਰ ਹੈ ਜੋ ਮੁਗ਼ਲ ਕਾਲ ਦੇ ਉਦਯੋਗਿਕ ਕਰਾਂ ਦੀ ਯਾਦ ਦਿਵਾਂਦਾ ਹੈ।

ਕਰਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਜ਼ਰਾਨੇ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੇ ਵੱਢੀ ਲੈ ਕੇ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਧਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਪਹਿਲੀ ਮੱਦ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤਾ ਲਿਖਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ। ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਆਮ ਤੇ ਅਟੱਲ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਜੋ ਕੁਝ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ, ਉਹ ਲਗਭਗ ਸਭ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਡੱਚ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੁਰਮਾਨੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਅਫ਼ਸਰ ਦੀ ਜੇਬ

ਭਰਦੇ ਸਨ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ ਆਗਰੇ ਬਾਰੇ ਪੈਲਸਾਰਟ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਵਲ ਗਰੀਬ ਦੋਸ਼ੀਆ ਨੂੰ ਹੀ ਮੌਤ ਦੰਡ ਮਿਲਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਸੰਪਤੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਨਾਜ਼ਮ ਜਾਂ ਕੋਤਵਾਲ ਉਸ ਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪੈਲਸਾਰਟ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਤੇ ਤਰਸ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ "ਬੇਦੀਨ ਅਤੇ ਨਿਰਦਈ ਹਾਕਮਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਹਾਕਮਾਂ ਦੀਆਂ ਅੱਖਾ ਲਾਲਚ ਨੇ ਅੰਨ੍ਹੀਆਂ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੂੰਹ ਬਘਿਆੜਾਂ ਵਾਂਗ ਖੁੱਲ੍ਹੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਹਰ ਇਕ ਦਾ ਹੱਥ ਔਡਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਤੇ ਪੈਸੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦਇਆ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ"। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਾ ਕੇਵਲ ਛੋਟੇ ਅਪਰਾਧਾਂ, ਸਗੋਂ ਕਤਲ, ਚੋਰੀ, ਡਾਕੇ ਆਦਿ ਲਈ ਵੀ ਆਮ ਸਜ਼ਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੀ ਸੀ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੋਂ ਹਾਕਮ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਦੋਸ਼ੀ ਨੂੰ ਫਾਂਸੀ ਦੇ ਕੇ ਉਸਨੂੰ ਕੀ ਮਿਲਣਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੇ ਵੱਢੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਡਾਕੂਆਂ ਦੇ ਸ਼ਾਸਤਰ ਧਾਰੀ ਟੋਲੇ ਵੱਡੇ-ਵੱਡੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਘੁੰਮਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਤੇ ਹਾਕਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਵੱਢੀ ਲੈ ਕੇ ਹਾਕਮ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਡਾਕੂਆਂ ਨਾਲ ਲੜਨ ਤੇ ਖ਼ਰਚ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਪਾਸੋਂ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕਿਸੇ ਨਾ ਕਿਸੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੁਪਿਆ ਲੁੱਟਦੇ ਹੀ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਝੂਠਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਬਣਾ ਕੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜਾਂ ਵੱਢੀ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਪੈਲਸਾਰਟ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਮੁਖ਼ਬਰ ਮੱਖੀਆਂ ਵਾਂਗ ਭਿਣ-ਭਿਣ ਕਰਦੇ ਫਿਰਦੇ ਸਨ। ਸ਼ਰ੍ਹਾ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਕਾਜ਼ੀ ਸ਼ਰਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਕਚਹਿਰੀ ਵਿੱਚ ਉਪਸਥਿਤ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਨਾਜ਼ਮ ਜੋ ਚਾਹੇ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਪੈਲਸਾਰਟ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, "ਪੋਪ ਨੂੰ ਗਿਰਜੇ ਵਿੱਚੋਂ ਕੌਣ ਕੱਢ ਸਕਦਾ ਹੈ ? ਨਾਜ਼ਮ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਕੌਣ ਗ਼ਲਤ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ?" ਫ਼ਰਿਆਦ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ ਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਹੈ, ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਵਰਗੇ ਧਨਾਢ ਦੀ ਫ਼ਰਿਆਦ ਸਮਰਾਟ ਵੀ ਸੁਣ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਵੀਰ ਜੀ ਵੋਰਾ ਨੇ ਇਕ ਕੰਮ ਲਈ ਕਿੰਨਾ ਖ਼ਰਚ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਇਹ ਖ਼ਿਆਲ ਕਰਨਾ ਗ਼ਲਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸਾਧਾਰਨ ਆਦਮੀ ਵੀ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲੁੱਟ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਇਕ ਹੀ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਜਾਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਤੇ ਕਰ ਲਾਉਣ ਸਮੇਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਕ ਹੀ ਗੱਲ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਤੀ ਇੰਨੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਉਪਰੋਂ ਜਵਾਬ ਤਲਬੀ ਹੋ ਜਾਵੇ। ਪਰ ਇਸ ਹੱਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਹਿ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਧਨ ਕਮਾਉਣ ਦੇ ਕਈ ਅਜਿਹੇ ਸਾਧਨ ਸਨ ਜੋ ਅੱਜ ਕਲ੍ਹ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਲੋਕ ਮੱਤ ਕਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਤੇ ਜੋ ਆਰਥਿਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਅਤਿ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸਨ।

ਅਧਿਆਇ 9 ਲਈ ਪੁਸਤਕਾਂ

ਭਾਗ 1

ਮੇਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਮੁਗ਼ਲ ਮਾਲੀ ਨੀਤੀ ਦਾ ਪੂਰਾ ਗਿਆਨ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤ ਨਹੀਂ। ਮੇਰਾ ਵਰਣਨ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਖਿੰਡੇ ਹੋਏ ਵਾਕਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਫੈਸਰ ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ' ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਆਮਦਨ ਦੀਆਂ ਮੱਦਾਂ

ਦਾ ਸਪਸ਼ਟ ਵਰਣਨ ਮਾਨੂਚੀ (11, ਪੰਨਾ 415) ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਮੱਦਾਂ ਵੀ ਹਨ ਜੋ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਆਈਨ' (ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 115 ਅਤੇ ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 710 ਤੋਂ ਅੱਗੇ। ਦਰਬਾਰ ਦੇ ਖਰਚਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਆਈਨ, ਖੰਡ 1 ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦਾ ਵਧਿਆ ਹੋਇਆ ਖਰਚ ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 7, ਪੰਨੇ 171, 21 ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ। ਤਨਖ਼ਾਹਾਂ ਦਾ ਟਾਕਰਾ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 308 ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਵੇਖੋ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 717। ਵਾਧੂ ਮਾਲੀਆ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਘੱਲਣ ਸੰਬੰਧੀ ਵੇਖੋ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 171 ਤੇ ਅੱਗੇ। ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਰਧਨਤਾ ਦਾ ਵਰਣਨ ਬਰਨੀਅਰ ਨੇ ਪੰਨਾ 213 ਤੇ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਮਾਲੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਆਧਾਰ ਅਧਿਆਇ 8 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਚੁੱਕੇ ਹਨ।

ਭਾਗ 2

ਸੂਰਤ ਦੇ ਸੀਮਾ ਕਰਾ ਲਈ ਵੇਖੋ ਹਾਕਿਨਜ਼, ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਪੰਨਾ 171; 'ਪਰਚਾਜ਼' ਪੁਸਤਕ 1, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 423; ਅਤੇ ਬੈਵਨਟ ਪੰਨਾ 7 : ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਲਈ ਦੇਖੋ ਪੰਨੇ 45, 57, 82 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 192, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 134 ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਬਹੁਤ ਥਾਈਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ ਵੇਖੋ, 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ' ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 78 ਅਤੇ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1 ਪੰਨਾ 137, ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 311, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 29, ਭਾਗ 8 ਪੰਨਾ 302 ਨਾਲ ਹੀ ਸ਼ੋਰਰ ਫੋਲੀਓ 8, ਮਾਲ ਦਾ ਵੱਧ ਮੁੱਲ ਲਾਉਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਵੀ ਅਨੇਕ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਮੇਰੀਆਂ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 244; ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 78; ਦੇਖੋ, ਪੰਨਾ 152, ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 31 ਜੁਲਾਈ 1641 ਤੋਂ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਸੀਮਾ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਮਾਲ ਖਰੀਦਣ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਹਨ, ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 78; ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 187; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 302।

ਸੂਰਤ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਸੰਬੰਧੀ ਹਵਾਲੇ ਹਨ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 103; ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 18; ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 84; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 23; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 185; ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 120; ਰਾਜ ਮਹੱਲ ਦੇ ਸਥਾਨ ਤੇ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 3 ਸਤੰਬਰ 1663 ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਮੁਗਲਾਂ ਵਲੋਂ ਮ੍ਰਿਤਕਾਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੜੱਪਣ ਸੰਬੰਧੀ ਪਰਚਾਜ਼ ਪੁਸਤਕ 1, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 218 ਪੁਸਤਕ 2, ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 1480; ਵੇਖੋ ਪੰਨਾ 110 ਅਤੇ ਅਗੇ; ਬਰਨੀਅਰ ਪੰਨਾ 164, 204 ਅਤੇ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ। ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੀ ਚਿੱਠੀ 'ਬਰਨੀਅਰ' ਦੇ ਪੰਨਾ 167 ਤੇ ਹੈ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਪੈਲਸਾਰਟ ਖਰੜਾ ਫੋਲੀਓ 21 ਤੋਂ ਉਲਥਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਸਫ਼ ਖਾਨ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸੰਬੰਧੀ ਵੇਖੋ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 4 ਸਤੰਬਰ 1642; ਈਲੀਅਟ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 68; ਅਤੇ ਮਾਨਰੀਕ ਪੰਨਾ 71 ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਵਤੀਰੇ ਲਈ ਈਲੀਅਟ,

ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 161 ਅਤੇ ਮਾਨੂਚੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 415 ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਲਈ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 125; ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 29; ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 7, 102, 119।

ਨਜ਼ਰਾਨੇ ਦਾ ਵਰਣਨ ਲਗਭਗ ਸੱਭ ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਕੀਤਾਂ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਮੈਂ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਉਹ ਹਨ ਮਾਨਰੀਕ ਪੰਨਾ 64 ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ (ਸੂਰਤ) 27 ਅਪ੍ਰੈਲ 1643, 18 ਜਨਵਰੀ ਤੇ 9 ਜੂਨ 1645 ਸਮਰਾਟ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦੀਆਂ ਫੁਟਕਲ ਮੱਦਾ ਬਾਰੇ ਆਈਨ (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2 ਦੀਆਂ ਅੰਕੜਾ ਸਾਰਣੀਆਂ ਤੋਂ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਭਾਗ 3

ਮਾਲੀਏ ਤੇ ਲਗਾਏ ਉਪਕਰਾਂ ਦਾ ਵਰਣਲ ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼, ਪੰਨਾ 194 ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ; ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦੇ ਸਥਾਨਕ ਉਪਕਰ ਦਾ ਟੈਰਪਸਟਰਾਂ ਦੇ ਕੋਰੋਮੰਡਲ, ਭਾਗ II ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਰੈਨਿਵਿਲ ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 179; ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਪੰਨਿਆਂ ਤੇ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਵਲੋਂ ਸਥਾਨਕ ਕਰਾਂ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਦਾ ਵਰਣਨ ਤੁਜ਼ਕ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 7 ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ, ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦਾ ਸਰਕਾਰਜ਼ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਰਾਂ ਦਾ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣਾ ਕਈ ਮਗਰਲੀਆਂ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਵਜੋਂ ਟੇਲਰ ਦੀ ਰਚਨਾ 'ਢਾਕਾ', ਪੰਨਾ 197 ਤੇ ਰਾਹਦਾਰੀ ਸੰਬੰਧੀ ਹਵਾਲੇ ਹਨ ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 79; ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 88; 331; ਭਾਗ 3, ਪੰਨੇ 28, 176, 273; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 160; ਭਾਗ 8, ਪੰਨੇ 58, 71, 108, 301, 320; ਭਾਗ 9, ਪੰਨੇ 10, 26, 38, 84; ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 63; ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 24 ਫਰਵਰੀ 1634, 31 ਮਾਰਚ ਤੇ 20 ਮਈ 1641; 27 ਅਪ੍ਰੈਲ ਤੇ 12 ਦਸੰਬਰ 1643 (ਸੂਰਤ); 17 ਅਪ੍ਰੈਲ 1643; 5 ਜਨਵਰੀ 1645 (ਕੋਰੋਮੰਡਲ)। ਮੁਗਲਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੂਜੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 331; ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 96, 310; ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 17; ਭਾਗ 6, ਪੰਨੇ 13, 150, 258; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 306; ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 251, ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2 ਪੰਨਾ 111, 119 ਥੈਵਨਟ ਪੰਨਾ 279; ਮਾਨੂਚੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 171; ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 128; ਖ਼ਾਫ਼ੀ ਖ਼ਾਨ ਦਾ ਬਿਰਤਾਂਤ ਈਲੀਅਟ ਪੁਸਤਕ 7 ਪੰਨੇ 246-48 ਤੇ ਹੈ।

ਹੋਰ ਕਰਾਂ ਵਿਚੋਂ ਅਜ਼ਾਰੇਦਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧਿਆਇ 4 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਠੇਕੇ ਦਾ ਵਰਣਨ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 15 ਤੇ ਅਤੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) 19 ਅਗਸਤ 1645 ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਮੀਰ ਜੁਮਲਾ ਦੇ ਕਰਾਂ ਬਾਰੇ ਇਹ ਹੀ ਰਜਿਸਟਰ ਨਵੰਬਰ 1661, ਨਗਰਾਂ ਦੇ ਕਰਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਸੀਵੈਲ ਪੰਨਾ 364 ਤੋਂ ਅੱਗੇ, ਅਤੇ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 42 ਤੇ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਆਬਕਾਰੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਮੁੰਡੀ ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 32, 97, 134; ਤੇ ਅਤੇ ਲੂਣ ਦਾ ਕਰ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 242, 249, 315 ਤੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਜੁਰਮਾਨੇ ਤੇ ਵੱਢੀ ਬਾਰੇ ਟੂਕਾਂ ਪੈਲਸਾਰਟ (ਖਰੜਾ ਪੰਨਾ 22, 24) ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ ਪੰਨਾ 20, 21 ਤੇ ਲਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

ਸਾਰਾਂਸ਼ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ

ਜਹਾਂਗੀਰ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਹਾਲਤ ਬਾਰੇ ਜੋ ਵੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਮੈਂ ਇੱਕਠੀ ਕਰ ਸਕਿਆ ਹਾਂ, ਮੈਂ ਪਿਛਲੇ ਅਧਿਆਵਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਹੁਣ ਕੇਵਲ ਇੰਨਾ ਹੀ ਕੰਮ ਰਹਿ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਹੋਈਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾਏ ਅਤੇ ਜਮ੍ਹਾਂ-ਨਫ਼ੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਕੀਤਾ ਜਾਏ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਉੱਤਰ ਮਿਲ ਸਕੇ ਕਿ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਸੀ ਜਾਂ ਘੱਟ ਰਹੀ ਸੀ ਅਤੇ ਆਧੁਨਿਕ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸਦੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਨਿਆਏ ਜਾਂ ਇਨਸਾਫ਼ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਜਾਂ ਘਾਟਾ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲ ਤਾਂ ਇਹ ਜਾਪੇਗਾ ਕਿ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਘਟਨਾ ਹਾਲੈਂਡ ਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਬਣੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ ਹੀ ਇਸ ਕਾਲ ਦੀ ਮੁੱਖ ਘਟਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਕੰਪਨੀਆਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਪਜਾਊ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਅਰਥਵੇਤਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੀ ਦੂਰ-ਰਸ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਅੱਖੋਂ ਉਹਲੇ ਨਹੀ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਈ, ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਵਧੇਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਨਾਲ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨੀ ਦੀ ਵੰਡ ਵਿੱਚ ਅਸਾਵਾਂਪਣ ਵਧਿਆ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਉਦਯੋਗ ਖੇਤਰ ਤੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਿਆ। ਇਕ ਪਾਸੇ ਤਾਂ ਮੰਡੀ ਦਾ ਕੰਮ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਹੋਣ ਨਾਲ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿਹਲੜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੇ ਲੁੱਟ ਵੱਧਣ ਨਾਲ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਵੀ ਭਾਰੀ ਹਾਨੀ ਹੋਈ। ਕੁਝ ਖੇਤਰਾਂ ਤੇ ਕੁਝ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਨਵੇਂ ਸਾਧਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਪਰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਬਦਇੰਤਜ਼ਾਮੀ ਕਰਕੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਨਿਰਧਨਤਾ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੀ ਹੋਇਆ। ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਇਹ ਗੱਲ ਨਹੀ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਇਸ ਕਾਲ ਵਿੱਚ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਲਾਭ ਥੋੜ੍ਹਾ ਤੇ ਹਾਨੀ ਵੱਧ ਹੋਈ।

ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਅਰੰਭਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਉਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ। ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਪਹਿਲਾਂ ਆਏ ਸਨ ਤਾਂ ਵੀ ਛੇਤੀ ਹੀ ਡੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਿੱਛੇ ਛੱਡ ਗਏ। ਭਾਰਤੀਆਂ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਵਾਰ ਭਾਰੀ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋਇਆ ਤੇ ਕੁਲ ਮਿਲਾ ਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪੈਰ ਜਮਾਈ ਰੱਖੇ ਤੇ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਕਰਕੇ ਏਸ਼ੀਆ ਵਿੱਚ

ਹੋਰ ਭਾਗਾਂ ਵਾਂਗ ਡੱਚ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰਕ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਜਮਾ ਸਕੇ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਅਜਿਹੇ ਸਨ ਕਿ ਇਥੇ ਆਯਾਤ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਗਤੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਆਮ ਜਨਤਾ ਇੰਨੀ ਗ਼ਰੀਬ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਮਿਲਦਾ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਨਹੀਂ ਖ਼ਰੀਦ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਮੱਧ ਸ਼ਰੇਣੀ ਬਹੁਤ ਛੋਟੀ ਸੀ ਤੇ ਇਹ ਲੋਕ ਵੱਡੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਲੁੱਟ ਤੋਂ ਡਰਦੇ ਹੋਏ ਬਹੁਤ ਖ਼ਰਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਦਰਬਾਰੀ ਤੇ ਰਈਸ ਹੀ ਇਸ ਮਾਲ ਦੇ ਗਾਹਕ ਸਨ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਸੰਦ ਦਾ ਵੀ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਖੱਪਤਕਾਰਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਕਾਬਲੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਪਾਸੋਂ ਆਪਣੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁਲ ਸੋਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲਾ ਸੋਨਾ-ਚਾਂਦੀ ਇੰਨਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨਾਲ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇ। ਹਾਂ, ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਫੈਲਣ ਦਾ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਜ਼ਰੂਰ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੀਮਤਾਂ ਹੋਰ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਪੱਧਰ ਤੇ ਆ ਗਈਆਂ।

ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਿਆ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਨੀਲ, ਕੈਲੀਕੋ (ਸੂਤੀ ਕੱਪੜਾ) ਸ਼ੋਰੇ, ਰੇਸ਼ਮ ਤੇ ਹੋਰ ਕਈ ਵਸਤਾਂ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਦਰਵਾਜ਼ੇ ਖੁੱਲ੍ਹ ਗਏ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਸ ਪਾਸੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਤੇ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਵੀ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਸਫਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਜਪਾਨ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਰੇਸ਼ਮ ਦੀ ਵਧਦੀ ਹੋਈ ਮੰਗ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਸ਼ੋਰੇ ਅਤੇ ਕੈਲੀਕੋ ਦੀ ਖੱਪਤ ਨਵੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਸਨ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨੀਲ ਦੀ ਮੰਗ ਵਿੱਚ ਵੀ ਬਹੁਤ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਮੰਗ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਘੱਟ ਗਈ, ਪਰ ਨਵੇਂ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਇਆ। ਭਾਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਸਦਾ ਲਾਭ ਕੁਝ ਕੁ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਹੀ ਹੋਇਆ, ਜਿਹੜੇ ਕਿ ਮਾਲ ਬਾਹਰ ਭੇਜਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋ ਗਏ। ਕੁਝ ਕਿੱਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵੀ ਵਧਿਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਪਰ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਭਾਰਤੀ ਜੀਵਨ ਤੇ ਇਸਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਿਆ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰ ਮੰਗ ਨੇ ਯੂਰਪੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਏਸ਼ੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵਧਾਇਆ ਪਰ ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਏਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਤਾਂ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਦੇ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਡੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਆਈਆਂ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਪਿਆ। ਪਿਛਲੀ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੋ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸੀ ਉਹ ਲਗਭਗ ਜਾਂਦਾ ਰਿਹਾ। ਭਾਰਤੀ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰਾਰੀ ਸੱਟ ਵੱਜੀ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਾਨੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਈ। ਪਰ ਵਿਦੇਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਚੰਗੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਭਾਰਤੀ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹੋਇਆ। ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਵਿੱਚ ਤਕੜੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਭਾੜਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਵਧਿਆ।

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਯੂਰਪੀਅਨ ਵਪਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਸਥਾਨਕ ਅਤੇ ਸੀਮਿਤ ਹੀ ਰਿਹਾ।

ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਕਿ ਨੀਲ ਤੇ ਕਪਾਹ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫ਼ੀ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕੱਪੜਾ ਬੁਣਨ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਜੁਲਾਹਿਆਂ, ਰੇਸ਼ਮ ਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਅਤੇ ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਝੇ ਭਾਰਤੀਆਂ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਵੀ ਵਧੀ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਜਹਾਜ਼ਰਾਨੀ ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਹਾਨੀ ਹੋਈ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਪਹਿਲੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਬੰਦਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਭਾਰਤ ਨੂੰ ਨਿਰਸੰਦੇਹ ਹੀ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਪਰ ਇਸ ਨਾਲ ਸਮੁੱਚੇ ਭਾਰਤ ਦੀ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਆਮਦਨ ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪਿਆ। ਹਾਂ, ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਪੱਛਮੀ ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਨਾਲ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਅੱਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਮਾਲ ਲੰਡਨ, ਪੈਰਿਸ ਤੇ ਐਮਸਰਡਮ ਵਿੱਚ ਪੁੱਜ ਜਾਏਗਾ। ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦਾ ਉਚਿਤ ਮੁੱਲ ਵੀ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਨਾਲ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਲਾਭ ਦੀ ਆਸ ਬੱਝੀ।

ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਦੇਸ਼ ਦਾ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਹੀ ਸੀ। ਸਰਕਾਰ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਇੰਨਾ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਲੈ ਲੈਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਆਮਦਨੀ ਦੀ ਵੰਡ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਸੀ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਪਾਸ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਬਚਦਾ ਸੀ। ਵਧੇਰੇ ਲਾਭ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਤੇ ਬੁੱਧੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਪਜ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਰਿਹਾ। ਇਥੇ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਵਾਪਰੀ। ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਵਧਦਾ ਗਿਆ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕਰਨ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। ਸਦੀ ਦੇ ਅਰੰਭ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਇੰਨੀ ਖ਼ਰਾਬ ਸੀ ਕਿ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਭੁੱਖਿਆਂ ਮਰਨ ਜਾਂ ਵਿਦਰੋਹ ਕਰਨ ਤੇ ਮਜਬੂਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਤਬਦੀਲੀ ਹੋਈ ਆਧੁਨਿਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਤੋਂ ਵੇਖਿਆ ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵੀ ਕਰਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਕਾਫ਼ੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਘਾਤਕ ਜਾਂ ਅਨਿਆਏ ਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਉਤਰਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕਰਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ। ਨਾਲ ਹੀ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਆਪਹੁਦਰਾਪਨ ਵਧ ਗਿਆ ਅਤੇ ਹੌਲੀ ਹੌਲੀ ਉਤਰੀ ਭਾਰਤ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵੀ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਰਗੀ ਹੋ ਗਈ। ਲੋਕ ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਗੇ ਕਿ ਉਪਜ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਦੂਜੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਕਤੀ ਲਾਉਣਾ ਵਧੇਰੇ ਲਾਭਕਾਰੀ ਹੈ। ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅੱਧ ਦਾ ਇਹ ਹੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਤੱਥ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਹੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਜਾਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮਿਲੇ। ਲੋਕ ਆਪਣੀ ਬੁੱਧੀ ਤੇ ਸ਼ਕਤੀ ਦੂਜਿਆਂ ਦੀ ਉਪਜ ਵਿਚੋਂ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਾਗ ਲੈਣ ਦੇ ਢੰਗ ਸੋਚਣ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਗੇ। ਇਸਦਾ ਸਿੱਟਾ ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਕੰਗਾਲੀ

ਵਿੱਚ ਨਿਕਲਿਆ।

ਮੈਨੂੰ ਜੋ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚੋਂ ਇਹ ਹੀ ਸਿੱਟੇ ਨਿਕਲਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਪੁੱਛਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੇਰਾ ਵਰਣਨ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਠੀਕ ਤਸਵੀਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਕੁਝ ਅਜਿਹੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵੀ ਹੋਈਆਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਮੈਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਉਪਜ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਮੈਂ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹਾਂ। ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਇਸ ਸਾਰੇ ਖੇਤਰ ਤੇ ਚਾਨਣਾ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਰ ਮਾਲ ਦੇ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਸੋਚਿਆ ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਬਾਰੇ ਵੀ। ਇਹ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਜਾਣਦੇ ਸਨ ਤੇ ਲਕੀਰ ਦੇ ਫ਼ਕੀਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਇਹ ਆਪਣੇ ਲਾਭ ਲਈ ਧਨ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸਭ ਸਾਧਨਾ ਤੇ ਨਜ਼ਰ ਰਖ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਸੰਭਵ ਨਹੀ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਆਰਥਿਕ ਮਹੱਤਵ ਦੀ ਕੋਈ ਘਟਨਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸੋ ਲੁਕੀ ਰਹੀ ਹੋਵੇ। ਇਹ ਹੀ ਗੱਲ ਆਯਾਤ ਵਸਤਾਂ ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਰਕੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਸੋਨੇ ਚਾਂਦੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਘਟਾਣ ਲਈ ਉਹ ਹੋਰ ਕਈ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਆਯਾਤ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘਟ ਸਫ਼ਲਤਾ ਮਿਲੀ ਪਰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਦਾ ਜੋ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਬਹੁਤ ਖੇਤਰ ਸੀ ਉਸ ਤੋਂ ਉਹ ਭਲੀ ਪ੍ਰਕਾਰ ਜਾਣੂ ਸਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤੀ ਲੋਕ ਜਿਹੜੀਆਂ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਉਪਜੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਨਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਡੱਚਾਂ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸਵਦੇਸ਼ੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦਖ਼ਲ ਨਹੀ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਆਣ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਬਾਰੇ ਚੰਗੀ ਵਾਕਫ਼ੀ ਰੱਖਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਵਦੇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਦੀ ਖਪਤ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਬਾਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਬਹੁਤ ਨਾ ਲਿਖਿਆ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਵੱਡੀ ਤਬਦੀਲੀ ਹੋਈ ਹੋਵੇ ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਸਮਕਾਲੀ ਭਾਰਤੀ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਜਾਂ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਿਆਂ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੀ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਝਲਕ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦੀ। ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਖ਼ਰੀਦ ਸਕਤੀ ਇੰਨੀ ਸੀਮਿਤ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਕਿਸੇ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ ਸੋਚਣਾ ਨਿਰਮੂਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੁਝ ਜੁਲਾਹੇ ਸ਼ੋਰਾ ਬਣਾਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਨੀਲ ਦੇ ਉਤਪਾਦਕ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਚੰਗਾ ਖਾ ਸਕਦੇ ਹੋਣਗੇ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਕਪੜਿਆਂ ਗਹਿਣਿਆਂ ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਖ਼ਰਚ ਕਰਦੇ ਹੋਣਗੇ ਪਰ ਕਿਸਾਨਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਖ਼ਰਾਬ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੁਝ ਕਹਿਣਾ ਉਚਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਨੀਵਾਂ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਤੇ ਸੀਮਿਤ ਖ਼ਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਸਿੱਧੇ ਸਬੂਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੱਥ ਹਨ। ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਨੂੰ ਖ਼ਤਮ ਕਰਨ ਲਗਿਆਂ ਇਹ ਉਚਿਤ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਢਾਂਚੇ ਬਾਰੇ ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਸੋ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਜ ਦਾ ਖ਼ਿਆਲ ਕਰੋ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਉਤਪਾਦਕ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਇਕੋ ਜਿੰਨੀ ਹੈ। ਇਕ ਹੋਰ ਅਜਿਹੇ ਬੰਦੇ ਬਾਰੇ ਸੋਚੋ ਜਿਹੜਾ ਕੋਈ ਵਸਤ ਪੈਦਾ ਨਹੀ ਕਰਦਾ। ਇਸਨੂੰ ਅਸੀਂ ਹਾਕਮ ਜਾਂ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਸਿੱਧਾ ਸਾਦਾ ਹਿਸਾਬ ਹੈ

ਕਿ ਇਸ ਬੰਦੇ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਦਾ ਹੱਕ ਦੇਣ ਲਈ ਬਾਕੀ ਪੰਜਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਦਾ ਛੇਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਇਸਨੂੰ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਹੁਣ ਜੇ ਬਰਾਬਰੀ ਦਾ ਖਿਆਲ ਛੱਡ ਕੇ ਅਸੀਂ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਚਿੱਤਰ ਖਿੱਚੀਏ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਰ ਉਤਪਾਦਕ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਉਪਜ ਦਾ ਅੱਧਾ ਭਾਗ ਹਾਕਮ ਜਾਂ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਦੀ ਆਮਦਨੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਨਾਲੋਂ ਪੰਜ ਗੁਣੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਨੂੰ ਕੋਈ ਹੋਰ ਕਠਿਨਾਈਆਂ ਜਾਂ ਖ਼ਤਰੇ ਨਾਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਸੁਭਾਵਕ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਉਤਪਾਦਕ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਬਣਨ ਦੇ ਜਤਨ ਕਰਦਾ ਰਹੇਗਾ। ਹੁਣ ਜੇ ਉਪਰ ਲਿਖੇ ਸਮਾਜ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਚਾਲੀ ਲੱਖ[1] ਨਾਲ ਗੁਣਾਂ ਕਰੀਏ ਤਾਂ ਸਾਨੂੰ ਮੁਗ਼ਲ ਭਾਰਤ ਦਾ ਪੂਰਾ ਰੇਖਾ ਚਿੱਤਰ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਕਿਸਾਨਾਂ ਤੇ ਕਾਰੀਗਰਾਂ ਦਾ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਲਗਭਗ ਇਕੋ ਜਿਹਾ ਸੀ। ਕਿਸਮਤ ਜਾਂ ਯੋਗਤਾ ਕਰਕੇ ਥੋੜ੍ਹਾ ਬਹੁਤ ਅੰਤਰ ਤਾਂ ਰਿਹਾ ਹੀ ਹੋਣਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜਿੰਨੇ ਲੋਕ ਇਸ ਪੱਧਰ ਤੋਂ ਉਪਰ ਸਨ ਓਨੇ ਹੀ ਹੇਠਾਂ ਵੀ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਲਈ ਸਭ ਕਿਰਤੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕੋ ਵਰਗਾ ਸਮਝਣਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਤੇ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰਾਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਬਾਰੇ ਠੀਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕਹਿਣਾ ਕਠਿਨ ਹੈ ਪਰ ਜੋ ਉਦਾਹਰਨ ਮੈਂ ਉਪਰ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਉਹ ਸ਼ਾਇਦ ਠੀਕ ਨਾ ਹੋਵੇ[2]। ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਨਾ ਫ਼ੌਜ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਹੀ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਜੇ ਕਿਤੇ ਇਕ ਥਾਂ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਉਨੀ ਹੀ ਕਮੀ ਵੀ ਹੋਈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੋਈ ਸੰਦੇਹ ਨਹੀਂ ਕਿ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਸੋਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵੱਡਾ ਭਾਗ ਖੇਤੀ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਭਾਵੇਂ ਠੀਕ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਗਿਣਤੀ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨੀ ਦਾ ਅੱਧਾ ਭਾਗ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰਾਂ ਨੂੰ ਦੇ ਦਿੰਦੀ ਸੀ। ਮੁਫ਼ਤਖੋਰਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਅਦਨਾ ਗੁਲਾਮ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵੱਡੇ ਰਈਸਾਂ ਤਕ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਲੋਕ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ। ਸੱਚ ਤਾਂ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਫ਼ਤ ਖੋਰਾਂ ਦੀ ਬਹੁਤ ਗਿਣਤੀ ਦਾ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਵੀ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਰਗਾ ਹੀ ਸੀ। ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਜਿਹਾ ਭਾਗ ਹੀ ਉਤਪਾਦਕਾਂ ਦੇ ਗੁਜ਼ਾਰੇ ਤੋਂ ਬਚੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਨੂੰ ਹੜੱਪ ਕਰ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਬੰਦਿਆਂ ਪਾਸ ਲੋੜ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਧਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਉਹ ਇਸਨੂੰ ਬਚਾ ਕੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਕਿਉਂਕਿ ਬਚਤ ਮਰਨ ਸਮੇਂ ਵੱਡੇ ਹਾਕਮ ਲੈ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਅਜਿਹੇ ਹਾਲਾਤ ਵਿੱਚ ਰਈਸ ਲੋਕ ਫ਼ਜ਼ੂਲ ਖ਼ਰਚੀ ਤੇ ਵਿਲਾਸਤਾ ਦਾ ਜੀਵਨ ਬਤੀਤ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਸ ਤੋਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਲੋਕ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਸ਼ਕਤੀ ਨਸ਼ਟ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਛੋਟੇ ਮੁਫ਼ਤਖੋਰ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਮਜ਼ਦੂਰ-ਕਿਸਾਨਾਂ ਵਰਗਾ ਹੀ ਸੀ ਕਈ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵਧ ਸੁਖੀ ਸਨ। ਜੇ ਫ਼ਸਲ ਚੰਗੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਮਹਿੰਗਾਈ ਕਰਕੇ ਚਪੜਾਸੀ ਦਾ ਹੱਥ ਤੰਗ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਕਿਸਾਨ ਦੇ ਤਾਂ ਬੀਵੀ ਤੇ ਬੱਚੇ ਹੀ ਵਿਕ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਜੋ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਅਮੀਰ ਗ਼ਰੀਬ ਦਾ ਭੇਦ ਏਨਾ ਵਧ ਗਿਆ ਕਿ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਜੀਣਾ ਔਖਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਕਿਰਤੀ ਸਰਦੀ ਗਰਮੀ ਦਾ ਟਾਕਰਾ ਕਰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਉਹ ਆਸ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ ਕਿ ਔਖੇ ਸਮੇਂ ਉਸ ਲੁੱਟ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਉਸਨੂੰ ਵਾਪਸ ਮਿਲ ਜਾਏਗਾ ਜਿਹੜੀ ਅਮੀਰਾਂ ਦੇ

---

1. ਅਰਥਾਤ ਦੋ-ਢਾਈ ਕਰੋੜ ਪਰਿਵਾਰ, ਜੋ ਮੇਰੇ ਅਨੁਮਾਨ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਭਾਰਤ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਸੀ।
2. 1911 ਦੀ ਜਨ-ਗਣਨਾ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਫ਼ਤ-ਖੋਰਾਂ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਲਗਭਗ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ ਜਦ ਕਿ ਮੈਂ ਆਪਣੀ ਉਦਾਹਰਨ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਬਾਦੀ ਦਾ ਛੇਵਾਂ ਭਾਗ ਫ਼ਰਜ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਵਿਲਾਸ ਦਾ ਸਾਧਨ ਸੀ ਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਸਹਾਰੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਿੰਨੇ ਹੀ ਟੁਕੜ-ਬੋਚ ਪਲ ਰਹੇ ਸਨ।

ਇਹ ਵਿਹਲੜ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਤੇ ਛਾਉਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਉਤਪਾਦਨ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸੋ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਰੇ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸ਼ਹਿਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਸਤੇ ਮੁੱਲ ਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੁਆਣਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਵੀ ਵੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫ਼ਸਲ ਜਦ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਸੰਭਾਲ ਕੇ ਰੱਖੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੀ। ਕਰਜ਼ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਮਾਲੀਆ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਸਾਨ ਉਸਨੂੰ ਛੇਤੀ ਤੋਂ ਛੇਤੀ ਵੇਚਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਇਹ ਮਜ਼ਬੂਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕਿਸਾਨ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਉਪਜ ਦਾ ਚੰਗੇਰਾ ਮੁੱਲ ਮਿਲੇ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਸੀਂ ਹਾਲ ਲਿਖ ਰਹੇ ਹਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲਤ ਹੁਣ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਖ਼ਰਾਬ ਹੋਵੇਗੀ[3]। ਮਾਲੀਆਂ ਨਾ ਤਾਰਨ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅੱਜ ਨਾਲੋਂ ਸਖ਼ਤ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਉਪਜ ਦਾ ਵਧੇਰਾ ਭਾਗ ਇਕੋ ਸਮੇਂ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਸੀ। ਹਰ ਫ਼ਸਲ ਸਮੇਂ ਨਕਦੀ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਪਾਸ ਨਕਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਉਹ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਅਨਾਜ ਦਾ ਮੁੱਲ ਪਾਉਂਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵੀ ਆਪਣਾ ਮਾਲ ਅਗਲੀ ਫ਼ਸਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੇਚਣਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਕਿਉਂ ਜੋ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਸੋਂ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਨਾਜ ਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ ਕਾਫ਼ੀ ਸਸਤੇ ਭਾਅ ਤੇ ਮਿਲ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਸਭ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਬਹੁਤ ਸਸਤਾ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਇਹ ਧੋਖਾ ਖਾ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਕਿ ਸਸਤੇ ਅਨਾਜ ਦਾ ਕਾਰਨ ਧਰਤੀ ਦਾ ਉਪਜਾਊ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਪੂਰਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮਾਏ ਧਨ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਰ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੀ ਕਪਟ ਵਿਧੀ ਸੀ।

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਰਾਜ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਦਸ਼ਾ ਸਾਡੇ ਅਧਿਐਨ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਸਮੇਂ ਕੰਗਾਲੀ ਵੱਲ ਵੱਧ ਰਹੀ ਸੀ। ਜੁਲਾਹੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਕੱਪੜਾ ਬੁਣਦੇ ਤੇ ਆਪ ਨੰਗੇ ਰਹਿੰਦੇ। ਕਿਸਾਨ ਸ਼ਹਿਰੀਆਂ ਦਾ ਪੇਟ ਭਰਨ ਲਈ ਜਾਨ ਮਾਰਦੇ ਤੇ ਆਪ ਭੁੱਖੇ ਮਰਦੇ। ਭਾਰਤ ਜੀਵਨ ਉਪਯੋਗੀ ਵਸਤਾਂ ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘੱਲਦਾ ਤੇ ਉਸ ਦੇ ਬਦਲੇ ਸੋਨਾ ਚਾਂਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਭੋਜਨ ਬਦਲੇ ਪੱਥਰ ਖ਼ਰੀਦਦਾ। ਜਿੰਨਾ ਚਿਰ ਪੇਟ ਭਰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਲੋਕ ਚੁੱਪ ਕਰਕੇ ਜ਼ੁਲਮ ਸਹਿੰਦੇ। ਜਦੋਂ ਕਾਲ ਪੈ ਜਾਂਦਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਉਹ ਬਾਲ ਬੱਚੇ ਵੇਚ ਦਿੰਦੇ ਜੇ ਇਹ ਵੀ ਸੰਭਵ ਨਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਭੁੱਖੇ ਮਰਦੇ, ਆਤਮ ਹੱਤਿਆ ਕਰਦੇ ਜਾਂ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਖਾਂਦੇ। ਕਲਿਆਣ ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਰਾਹ ਉਪਜ ਵਧਾ ਕੇ ਜੀਵਨ ਪੱਧਰ ਉਚਾ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਪਰ ਰਾਜ ਪ੍ਰਬੰਧ ਅਜਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਰਾਹ ਬੰਦ ਸੀ। ਉਪਜ ਵੱਧਦੇ ਹੀ ਕਰ ਵੱਧ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਹ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਹੋਰ ਵੀ ਵਧੀਆਂ। ਅਗਲੀ ਸਦੀ ਦੀ ਕਹਾਣੀ ਸਾਨੂੰ ਦੱਸੇਗੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਇਹ ਢਾਂਚਾ ਨਸ਼ਟ ਹੋਇਆ ਤੇ ਕਿਵੇਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਆਈ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਇਕ ਨਵਾਂ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸੰਭਵ ਹੋਇਆ।

---

3. ਭਾਵੇਂ ਮਾਲੀਆ ਨਕਦ ਦੇਣਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਅਨਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਮੂਲ ਪਾਠ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਇਹ ਗੱਲ ਠੀਕ ਹੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਚਾਂਦੀ ਦਾ ਨਕਦ ਰੁਪਿਆ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਕੁਲ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਦੀ ਫ਼ਰੋਖ਼ਤ ਤੋਂ ਮਿਲਿਆ ਧਨ ਸਥਾਨਕ ਲੋੜ ਤਾਂ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਲੱਗ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਰ ਅਨਾਜ ਸਰਕਾਰੀ ਖ਼ਜ਼ਾਨੇ ਲਈ ਰੁਪਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਨਾਜ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲੱਗਿਆਂ ਵਪਾਰੀ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਲਾਭ ਤਾਂ ਉਠਾਣਗੇ ਹੀ। ਸਰਕਾਰੀ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲੀਆ ਨਕਦ ਹੀ ਮੰਗਿਆ ਜਾਂਦਾ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਤੇ-ਕਿਤੇ ਇਸ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੋਵੇ।

ਅੰਤਿਕਾਵਾਂ (ੳ-ਹ)
ਅੰਤਿਕਾ - 'ੳ'

ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ

ਯੂਰਪ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਬਣਤਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀ ਕਿਸੇ ਪੁਸਤਕ ਦਾ ਭਾਗ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਪਰ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ ਤੇ ਕੁਝ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਹੀ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦੇ ਮੰਤਵ ਨੂੰ ਜਾਣ ਸਕਾਂਗੇ ਜੋ ਸਾਡੀ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਦਾ ਪਾਸਾਰ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਹਵਾਲੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਆਧੁਨਿਕ ਕਾਲ ਦੇ ਪਾਠਕ ਨੂੰ ਚੰਗੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਲਈ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਤਿੰਨ ਸਦੀਆਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕਈ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੇ ਅਰਥ ਬਦਲ ਗਏ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਵਿਆਖਿਆ ਹੋਰ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਂ ਸ਼ਬਦ "ਕੰਪਨੀ" ਹੀ ਸਾਡੀਆਂ ਅੱਖਾਂ ਸਾਹਮਣੇ ਇਕ ਗ਼ਲਤ ਤਸਵੀਰ ਲੈ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਨਾ ਵੀ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਭੁਲੇਖਾ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪੂੰਜੀ ਅਤੇ ਲਾਭ ਦੀ ਗੱਲ ਵੀ ਭੁਲੇਖੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੀਮਿਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਵਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਸਾਂਝੇ ਵਪਾਰ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੇ ਆਪਣਾ ਮੌਜੂਦਾ ਰੂਪ ਕਾਫ਼ੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ। ਸੰਨ 1600 ਈ. ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ "ਕੁਝ ਸੱਟੇਬਾਜ਼" ਨੇ "ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤੀ ਟਾਪੂਆਂ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਖੋਜ ਕਰਨ ਲਈ" ਇਕ ਸੰਸਥਾ ਬਣਾਈ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਬਣਨ ਦੀ ਕਿਰਿਆ ਹਾਲੀ ਬਹੁਤ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧੀ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵੀ ਨਹੀਂ ਬਣੇ ਸਨ, ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਕਾਰਜ ਵਿਧੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਈ ਸੀ, ਨਾ ਹੀ ਲੇਖੇ ਖਾਤੇ ਦੇ ਕੋਈ ਸਰਬ-ਪ੍ਰਵਾਣਿਤ ਨਿਯਮ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਆਪਣੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਕੰਪਨੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਸ ਨੂੰ ਆਧੁਨਿਕ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਜੂਆ ਕਹਿਣਾ ਬਹੁਤਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਗੱਲ ਇਉਂ ਹੋਈ ਕਿ ਕੁਝ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਲਾਉਣ ਬਾਰੇ ਸੋਚਿਆ ਜਿਸ ਸੰਬੰਧੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮਲਕਾ ਪਾਸ ਬੇਨਤੀ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸ਼ਾਹੀ ਫ਼ਰਮਾਨ ਰਾਹੀਂ ਇਕ ਕੰਪਨੀ ਬਣ ਗਈ, ਉਸਦੀ ਕਾਰਜ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਿਯਮ ਬਣ ਗਏ ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਰਿਆਇਤਾਂ ਮਿਲ ਗਈਆਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਮੁੱਖ ਰਿਆਇਤ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦਾ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਇਸ ਫ਼ਰਮਾਨ ਰਾਹੀਂ ਪਹਿਲੇ ਸੱਟੇਬਾਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਬਣ ਗਏ। ਪਰ ਇਹ ਹਾਲਤ ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਕਾਇਮ ਨਹੀਂ ਰਹੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ

ਫਰਮਾਨ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕੰਪਨੀ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੀ ਭਾਈਵਾਲੀ ਸੀ ਅਰਥਾਤ ਕੰਪਨੀ ਢੰਗ ਸਨ ਵਿਰਾਸਤ ਜਾਂ ਨੌਕਰੀ ਜਾਂ ਪੈਸਾ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਲਈ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਲਗਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀ ਸੀ। ਸਰਕਾਰ ਵਲੋਂ ਕੇਵਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਕੋਈ ਵਪਾਰ ਨਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੇ ਤਾਂ ਉਸ ਤੇ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ।[1] ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਹੁੰਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਆਪਣੀ ਕੋਈ ਵੱਖਰੀ ਪੂੰਜੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨਿੱਤ ਬਦਲਣ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦਾ ਧਨ ਹੀ ਇਸਦੇ ਵਪਾਰ ਦਾ ਸਾਧਨ ਸੀ। ਵਪਾਰ ਬਦਲਦੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲ ਕੇਵਲ ਇਕ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਾਰੀ ਪੂੰਜੀ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਤੇ ਲੱਗ ਜਾਂਦੀ। ਜਦੋਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਾਪਸ ਮੁੜਦੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਤੇ ਕੰਮ ਬੰਦ ਹੋ ਜਾਂਦਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਵਾਰੀ-ਵਾਰੀ ਬਾਰਾਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਹਰ ਵਾਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਪਾਸੋਂ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਉਂ ਰੁਪਿਆ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਹਰ ਵਾਰ ਯਾਤਰਾ ਸੰਪੂਰਨ ਹੋਣ ਤੇ ਪੂੰਜੀ ਤੇ ਲਾਭ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡ ਦਿੱਤੇ ਗਏ।

ਇਹ ਘੜੀ-ਘੜੀ ਰੁਪਿਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ ਅਸੁਵਿਧਾ ਵਾਲਾ ਸੀ। ਏਸ਼ੀਆ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਦੂਜੇ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਸਨ ਕਿ ਦਲਾਲਾਂ ਦਾ ਉਥੇ ਪੱਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਰਹਿਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਤਾਂ ਕਿ ਉਹ ਹੱਥ ਵਿਚਲਾ ਮਾਲ ਮੌਕੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੇਚ ਸਕਣ ਤੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਮਾਲ ਖਰੀਦ ਸਕਣ। ਇਸ ਲਈ 1613 ਵਿੱਚ ਸਾਂਝੀ ਪੂੰਜੀ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਤਕ ਵਪਾਰੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਗਲੇ 24 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵਾਰ ਹੋਰ ਸਾਂਝੀ ਪੂੰਜੀ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ। 1640 ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਲਈ ਵਪਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਵਰਗਾ ਦਿਲ-ਖਿੱਚਵਾਂ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਵਲੋਂ ਮੁਕਾਬਲਾ ਬਹੁਤ ਕਰੜਾ ਤੇ ਸਫਲ ਸੀ। ਲਾਭ ਘਟਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ। ਚਾਰਲਸ ਪਹਿਲੇ ਨੇ ਇਕ ਹੋਰ ਸੰਸਥਾ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਸਥਾ ਦਾ ਨਾਂ ਕੋਰਟੀਨਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਸੀ। ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਰਾਜਸੀ ਦਸ਼ਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹੀ ਸੀ ਕਿ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧੰਦੇ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਫਸਾਉਣਾ ਉਚਿੱਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸੋ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਧਨ ਨਾ ਮਿਲਣ ਕਰਕੇ 1642 ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਆਮ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਹੁਣ 'ਜਨਰਲ ਵੋਇਜਿਜ਼' ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਸੇ ਸਾਲ ਕੁਝ ਚਿਰ ਬਾਅਦ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਗਿਆ ਪਰ ਇਹ ਧਨ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੀ। 1645 ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਵਪਾਰ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। 1650 ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਵਪਾਰੀ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਬਾਹਰ ਸਨ, ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੋਣ ਨਾਲ

1. ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀ ਸੀ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਹੀ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਲਗਾਉਣ 1607 ਵਿੱਚ ਦਰਬਾਰ ਵਲੋਂ ਫੈਸਲਾ ਹੋਇਆ ਕਿ ਜੇ "ਮੁੱਢਲੇ ਵਪਾਰੀ" ਚੌਥੀ ਵਪਾਰੀ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਨਾ ਲਾਉਣਾ ਚਾਹੁਣ, ਤਾਂ ਪਰਜਾ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਦਮੀ ਨੂੰ ਰੁਪਿਆ ਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੋਵੇਗੀ। (ਦਰਬਾਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ, 13 ਮਈ 1607), ਸ਼ਾਇਦ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਬਾਅਦ ਰੁਪਿਆ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹੋਣਗੇ।

"ਯੂਨਾਇਟਿਡ ਜਾਇੰਟ ਸਟਾਕ" ਕੰਪਨੀ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈ। ਇਹ ਵੀ ਕੁਝ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। 1655 ਵਿੱਚ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ ਤੇ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤਕ ਵਪਾਰ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਹੋ ਗਈ ਅਰਥਾਤ ਜੋ ਚਾਹੇ ਭਾਰਤ ਨਾਲ ਵਪਾਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ 1657 ਵਿੱਚ ਨਵਾਂ ਫ਼ਰਮਾਨ ਜਾਰੀ ਹੋਇਆ ਅਤੇ "ਨਿਊ ਜਨਰਲ ਸਟਾਕ" ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਆਰੰਭ ਲਗਭਗ ਸਾਢੇ ਸੱਤ ਲੱਖ ਪੌਂਡ ਨਾਲ ਹੋਇਆ। ਇਸਦੇ ਵਿਚੋਂ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ ਰਕਮ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ। ਪਹਿਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ ਇਹ ਕੰਪਨੀ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਥਾਈ ਸਿੱਧ ਹੋਈ ਕਿਉਂਕਿ ਲੰਡਨ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਦਾ ਆਮ ਵਪਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ। ਹੁਣ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣੀ ਪੂੰਜੀ ਕੰਪਨੀ ਪਾਸੋਂ ਵਾਪਸ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਸਗੋਂ ਆਪਣੇ ਹਿੱਸੇ ਵੇਚ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਹਿੱਸਾ-ਪੂੰਜੀ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਆਈ।

ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਉਪਰ ਲਿਖੀ ਕਾਰਜ ਵਿਧੀ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜਦ ਕੋਈ ਜਹਾਜ਼ ਟੇਮਜ਼ ਨਦੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਤਾਂ ਵਪਾਰੀ ਆਪੋ ਆਪਣੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਮਾਲ ਵੰਡ ਲੈਂਦੇ। ਕਦੇ ਰੁਪਿਆ ਵੰਡਿਆ ਜਾਂਦਾ, ਕਦੇ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ, ਨੀਲ, ਕੱਪੜਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਮਾਲ। ਅਗਲੀ ਵੰਡ ਕਦੋਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਇਹ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਈ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਧਨ ਕਿੰਨੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ। ਫਿਰ ਵੀ ਅਸੀਂ ਇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਦਸ-ਬਾਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਹੋਇਆ।[2] ਪਹਿਲੀ ਸਾਂਝੀ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਲਾਭ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਹੋਇਆ। ਦੂਜੇ ਤੇ ਤੀਜੇ ਸਾਂਝੇ ਯਤਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਵੀ ਥੋੜ੍ਹਾ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਤੇ ਚੌਥੀ ਵਾਰ ਤਾਂ ਅੱਧੀ ਪੂੰਜੀ ਡੁੱਬ ਗਈ। ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਿਸਥਾਰ ਦਾ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ।

ਪਹਿਲੀ ਤੇ ਦੂਜੀ ਯਾਤਰਾ ਅੰਤ ਨੂੰ ਇਕੱਠੀਆਂ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ 95 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਵੰਡਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਲਾਭ ਦੀ ਦਰ ਦੋ ਢੰਗਾਂ ਨਾਲ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਕ ਤਾਂ ਪਹਿਲੋਂ ਪਹਿਲ ਅਸਲ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾ ਕੇ ਤੇ ਦੂਜੇ ਮਾਲ ਦੀ ਹਰ ਵੰਡ ਸਮੇਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਲਾਭ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾ ਕੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਈ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਵੱਲ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਦੂਜੀ ਤੇ ਤੀਜੀ ਯਾਤਰਾ ਵੀ ਇਕੱਠੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ 234 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਪਰ ਚੌਥੀ ਯਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਜਹਾਜ਼ ਖੁਸ ਗਏ ਤੇ ਲਗਭਗ ਸਾਰੀ ਪੂੰਜੀ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਗਈ। ਲਾਭਾਂ ਦਾ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਦਰ ਲੱਭਣ ਲਗਿਆਂ ਐਸੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਗਲੀਆਂ ਸਭ ਯਾਤਰਾਵਾਂ (ਛੇਵੀਂ ਤੋਂ ਬਾਰ੍ਹਵੀਂ) ਸਮੇਂ ਲਾਭ 120 ਤੋਂ 220 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤਕ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਲਾਭ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚੰਗਾ ਜਾਪਿਆ, ਇਸਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਸਾਂਝੀ ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵੱਡੀ ਰਕਮ (4 ਲੱਖ ਪੌਂਡ) ਇਕੱਠੀ ਹੋਈ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੱਚਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ

2. ਮੈਕਫਰਸਨ 'ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ ਯੂਰਪੀਅਨ ਕਾਮਰਸ ਵਿਦ ਇੰਡੀਆ' (ਪੰਨਾ 92) ਵਿੱਚ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰਾ ਲਾਭ 20 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਕੁਝ ਘੱਟ ਸੀ। ਉਹਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ "ਖ਼ਤਰਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਇਹ ਲਾਭ ਕੋਈ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ।"

ਕਰਕੇ ਲਾਭ ਘੱਟਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਏ। ਇਸ ਸਾਂਝੀ ਪੂੰਜੀ ਤੇ ਲਗਭਗ ਚਾਰ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ 87-1/2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਦੂਜੇ ਸਾਂਝੇ ਯਤਨ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ 12-1/2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੇ ਚੌਥੇ ਵਿੱਚ 35 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਹਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਆਧੁਨਿਕ ਵਿਧੀ ਅਨੁਸਾਰ ਹਿਸਾਬ ਲਾਇਆਂ ਲਗਭਗ 2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਅਗਲੇ ਯਤਨਾਂ ਲਈ ਰੁਪਿਆ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਾਲ ਮਿਲਿਆ। ਜਦ ਚੌਥਾ ਯਤਨ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਤਾਂ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਹੋਰ ਵੀ ਔਖਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਾਰ ਲਗਭਗ ਅੱਧੀ ਪੂੰਜੀ ਡੁੱਬ ਗਈ ਸੀ। 'ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਜਾਇੰਟ ਸਟਾਕ' ਨੂੰ ਕੁਝ ਸਫਲਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ (ਕੁਲ ਮਿਲਾ ਕੇ 105 ਪ੍ਰਤੀਸਤ ਲਾਭ) ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 1615 ਤੋਂ 1655 ਤੱਕ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਤੌਰ ਤੇ ਸਫਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਆਧੁਨਿਕ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨਾਲ ਵਧੇਰੇ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਪਾਸ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਸਾਢੇ ਪੰਜ ਲੱਖ ਪੌਂਡ ਦੀ ਪੱਕੀ ਪੂੰਜੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਨੂੰ ਜੋ ਲਾਭ ਇਹ ਦਿੰਦੀ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਲਾਭ-ਅੰਸ਼ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਪਰ ਇਥੇ ਵੀ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਕਦੇ ਨਕਦੀ ਵਿੱਚ, ਕਦੇ ਹੁੰਡੀਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਤੇ ਕਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਤੇ ਲਾਭ ਅੰਸ਼ ਲੱਭਣ ਲੱਗਿਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ।[3] ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਵਿਧਾਨ ਅਜੀਬ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੀ। ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕਾਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਰਾਏ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਫਿਰ ਕੰਪਨੀ ਕਈ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਮਿਲ ਕੇ ਬਣੀ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਰ ਇਕ ਲਗਭਗ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ। ਕੰਪਨੀ ਕਈ ਸਦਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡੀ ਹੋਈ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਹਰ ਸਦਨ ਦੇ ਕੁਝ ਸੰਚਾਲਕ (ਬੇਵਿੱਥਐਬਰ) ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਹਿਲਾਂ-ਪਹਿਲ ਇਹ ਨਾਮਜ਼ਦ-ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਜੇ ਕੋਈ ਥਾਂ ਖ਼ਾਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਤਾਂ ਪ੍ਰਾਂਤਕ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਨੂੰ ਬਾਕੀ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਦੀ ਰਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਭਰਦੀ ਸੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਚਲਾਉਣ ਲਈ 17 ਮੈਂਬਰਾਂ ਦਾ ਇਕ 'ਕਾਲਜ' (ਪੰਚਾਇਤ ਜਾਂ ਸਭਾ) ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਮੈਂਬਰ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸਦਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਤਾ ਕਰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 'ਸਤਾਰਾਂ' ਦੇ ਨਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਸਭਾ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਨੀਤੀ ਬਣਾਉਂਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਇਸ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਹਰ ਸੰਸਦ ਆਪਣੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦਾ ਕੰਮ ਸੰਭਾਲਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਰ ਸਾਲ ਭੇਜੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਸਭਾ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਹਰ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੀ ਸੰਸਦ ਆਪਣੇ ਹਿੱਸੇ ਆਏ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਭਰ ਕੇ ਭੇਜਦੀ ਸੀ ਤੇ ਜੋ ਮਾਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਵੇਚਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਜੁੰਡਲੀ ਦੇ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਿਹੜੀ ਖ਼ਾਲੀ ਹੋਈਆਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਪ ਭਰ ਕੇ ਆਪਣੀ ਹੋਂਦ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਦੀ ਸੀ। ਫ਼ਰਮਾਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਝਗੜਾ ਹੋ ਜਾਣ ਦੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਉਸਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੇਂਦਰੀ

3. ਪਹਿਲੇ ਫ਼ਰਮਾਨ ਅਨੁਸਾਰ ਹਰ ਤਿੰਨ ਵਰ੍ਹੇ ਬਾਅਦ ਹਿਸਾਬ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਜੇ ਚਾਹੁੰਣ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਅਲੱਗ ਹੋ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲਾਭ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵੱਧ ਕੀਮਤ ਤੇ ਵਿਕ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਪਾਸੋ ਰਾਜੀ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਦੀ ਕੋਈ ਘਟਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋਈ।

ਸਰਕਾਰ (ਸਟੇਟਸ ਜਨਰਲ) ਕਰੇਗੀ। ਪਰ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕ ਨਿਰੰਕੁਸ਼ ਸਨ। ਉਹ ਕੇਵਲ ਕਹਿਣ ਨੂੰ ਹੀ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਨ ਤੇ ਹਿਸੇਦਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸੋਂ ਕੁਝ ਵੀ ਪੁੱਛ ਨਹੀਂ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਲੇਖਾ ਛਾਪਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਵਾਂਗ ਇਥੇ ਜਨਰਲ ਕੋਰਟਲ ਜਾਂ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਦੀਆਂ ਇੱਕਤ੍ਰਤਾਵਾਂ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਨਾ ਹੀ ਸਭਾ ਜਾਂ ਪੰਚਾਇਤ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਲਿਖੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਜਾਂ ਨੀਤੀ ਬਾਰੇ ਸਾਡੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਹੇਰਾ ਫੇਰੀ ਹੋਣ ਲੱਗ ਪਈ ਤੇ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਈ ਵਾਰ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਹੀ ਲਾਭ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ। ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਦੇਹ ਨਹੀਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸਚਮੁੱਚ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ।

ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਲਾਭ ਹੋਇਆ। ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਲੇਖਕਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਆਪੋ ਵਿੱਚ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੇ। ਪਰ 1605 ਤੋਂ 1609 ਤਕ ਔਸਤ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਲਾਭ ਅੰਸ਼ ਲਗਭਗ 35 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। 1610 ਤੋਂ 1619 ਤਕ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸਾਧਨ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿ ਲੱਗੇ ਰਹੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਭ ਦਾ ਦਰ 21 ਜਾਂ ਇਕ ਹੋਰ ਲੇਖਕ ਅਨੁਸਾਰ 2. ਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। 1620 ਤੋਂ 1669 ਤੱਕ ਪੰਜ ਦਹਾਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਲਾਭਾਂਸ਼ ਔਸਤ 12, 20-3/4, 29, 18, ਅਤੇ 14-3/4 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। ਲਗਭਗ ਹਰ ਸਾਲ ਲਾਭ ਅੰਸ਼ ਵੰਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿਸੇ ਸਾਲ ਇਹ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਤੇ ਕਿਸੇ ਸਾਲ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਜੇ ਇਸਦਾ ਟਾਕਰਾ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ 7 ਤੋਂ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ[4] ਵਾਰਸ਼ਿਕ ਔਸਤ ਲਾਭਾਂਸ਼ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਏ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਲਾਭ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਤਸੱਲੀਬਖ਼ਸ਼ ਜ਼ਰੂਰ ਸੀ। ਇਸ ਕੰਪਨੀ ਬਾਰੇ ਇਸਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪੱਖ[5] ਨੂੰ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਰਕਾਰੀ ਆਗਿਆ ਅਨੁਸਾਰ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਲੀਆਂ ਛੋਟੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠੇ ਕਰ ਕੇ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ-ਸਮਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹਰ ਵੱਡੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਉਪਸਥਿਤ ਸਨ। ਕੰਪਨੀ ਪਾਸ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਰਾਜਾਂ ਨਾਲ ਹਾਲੈਂਡ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਨਾਂ ਹੇਠ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰ ਸਕੀ ਸੀ। ਜਦ 1609 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਹੋਈ ਤਾਂ ਉਹਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸਰਕਾਰੀ ਅਫਸਰਾਂ ਵਰਗੇ ਸਨ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਆ

4. 1609 ਵਿੱਚ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀ ਕੰਪਨੀ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਾਂ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਦਰ ਤੇ ਧਨ ਮੰਗ ਰਹੀ ਸੀ। 1614 ਵਿੱਚ ਵਪਾਰੀ 10 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੇ ਰੁਪਿਆ ਲਗਾਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਸਨ ਪਰ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਹੀ ਦਿੱਤਾ। (ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ, 13 ਫਰਵਰੀ 1609, 24 ਜਨਵਰੀ 1614)। ਦਸ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੰਪਨੀ ਸੱਤ-ਅੱਠ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਰਹੀ ਸੀ (ਵੇਖੋ ਇਹ ਹੀ ਪੱਤਰ, 25 ਅਗਸਤ 1624) 1635 ਵਿੱਚ ਦਰ 6-1/2 ਤੋਂ 7 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਸੀ। (ਇਹ ਹੀ ਪੱਤਰ, 1, ਫਰਵਰੀ 1635)।

5. ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਲੰਡਨ ਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਹੋਈ ਗੱਲ ਬਾਤ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ 1627 ਵਿੱਚ ਜਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਵਪਾਰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਸੋਚ ਰਹੀ ਸੀ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਇਕ ਸਾਂਝੀ ਇਕੱਤਰਤਾ ਵਿੱਚ ਇਹ ਗੱਲ ਕਹੀ ਗਈ ਕਿ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਘਾਟੇ ਬਦਲੇ ਕੁਝ ਮਿਲਣ ਦੀ ਆਸ ਨਹੀਂ, ਕਿਉਂਕਿ 'ਲੋ ਕੰਟ੍ਰੀਜ਼' ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਬੇਵਿੰਥਅਬਰਜ ਨਾਲ ਇਉਂ ਘਿਉ ਖਿਚੜੀ ਹੋਈ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਿਆ ਤਾਂ ਆਪ ਹੀ ਮੁਦਈ, ਮੁਦਾਅਲਏ ਤੇ ਮੁਨਸਫ ਹੋਣਗੇ (ਕੋਰਟਸ ਮਿਨਿਟਸ 20 ਜੁਲਾਈ 1627)

ਵਿੱਚ ਉਹ ਜੋ ਚਾਹੇ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਡੱਚ ਅਤੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਗੱਲਬਾਤ ਲਮਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਵੀ ਇਹੀ ਸੀ ਕਿ ਦੋਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਡਾ ਅੰਤਰ ਸੀ। 'ਕੈਲੰਡਰਜ਼ ਆਫ਼ ਸਟੇਟ ਪੇਪਰਜ਼' ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਮੇਰੇ ਮਨ ਤੇ ਇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਮਜ਼ ਪਹਿਲਾਂ ਪੂਰਬੀ ਵਪਾਰੀ ਦੀ ਰਾਖੀ ਤਾਂ ਕਰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਇਸਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਹਾਲੈਂਡ ਦੀ ਕੰਪਨੀ ਤੇ ਸਟੇਟਸ ਜਨਰਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਇਕਸੁਰਤਾ ਸੀ। ਉਹ ਵਪਾਰ ਦੀ ਰਾਖੀ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਖ਼ਤਰਾ ਮੁਲ ਲੈਣ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਐਮਬੋਇਨਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਟੇਟਸ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਕੀਤੀ ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਾਜਦੂਤ ਨੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੀਆਂ ਮੰਗਾਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀਆਂ, ਸਗੋਂ ਪੂਰਾ ਯਤਨ ਕੀਤਾ ਕਿ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਜੋ ਕੁਝ ਲੈ ਚੁੱਕੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਦੇਣਾ ਨਾ ਪਏ। ਇਤਿਹਾਸ ਗਵਾਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਫ਼ਲ ਰਹੇ। ਸਟੂਅਰਟ ਰਾਜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਵਾਅਦੇ ਤਾਂ ਦਿੰਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਵਧ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ ਮਿਲਦਾ। ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਸਹੀ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਿੱਠ ਤੇ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਬਹੁਤ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਰੱਖੇ ਸਨ। ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਸੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਸਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਤੋੜਨ ਬਾਰੇ ਸੋਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦੀ ਸੀ।

ਰਾਜ ਸੱਤਾ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਕਾਰਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਸਫ਼ਲਤਾ ਮਿਲੀ। ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਨਾਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅੱਗੇ ਵਧਣ ਦੇ ਹੋਰ ਵੀ ਕਾਰਨ ਸਨ। ਇਕ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੰਮ ਪਹਿਲਾਂ ਆਰੰਭ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਾਲੀ ਹਾਲਤ ਚੰਗੀ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸਨ ਤੇ ਇਸੇ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਚੰਗੇਰਾ ਸੀ। ਜਦ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ ਜਾਵਾ ਪੁੱਜੇ ਤਾਂ ਡੱਚ ਉਸ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ ਛੇ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਸਨ। ਜਿਵੇਂ ਜਿਥੇ ਵੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਜਾਂਦੇ, ਉਹ ਵੇਖਦੇ ਕਿ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੰਬੰਧ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਸਨ। ਡੱਚਾਂ ਦੀ ਮਾਲੀ ਹਾਲਤ ਇਸ ਲਈ ਚੰਗੇਰੀ ਸੀ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਸ ਇਕ ਸਥਾਈ ਰਾਜ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਹਰ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਉਂ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਪੱਲੜਾ ਸ਼ੁਰੂ ਤੋਂ ਹੀ ਭਾਰੀ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਛੁੱਟ ਜਿਹੜੀ ਗੱਲ ਹੁਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਇਹ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲੇ ਸ਼ਾਇਦ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਜਾਣ ਗਏ ਸਨ। 1610 ਤੋਂ ਉਪਰੰਤ ਦੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਜਾਵਾ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਦਲਾਲ ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਆਪੋ ਵਿੱਚ ਲੜਦੇ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਵੱਡੇ ਨਿਰਣਿਆਂ ਲਈ ਲੰਡਨ ਦੀ ਡਾਕ ਦੀ ਉਡੀਕ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਡੱਚਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਕ ਮਹਾਂਪੁਰਖ ਜਾਨ ਪੀਟਰਜ਼ੂਨ ਕੋਇਨ ਸੀ ਜੋ ਆਪਣੇ ਦ੍ਰਿੜ ਨਿਸ਼ਚੇ ਤੇ ਕਰੜਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਸਿੱਧ ਸੀ। ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਵਾ ਦੇ ਕਾਰਖਾਨਿਆਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਕ ਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਬਣਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਸੋਲ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਪੂਰਬੀ ਸਮੁੰਦਰਾਂ ਤੇ ਅਲਬੂਕਰਕ ਦਾ ਰਾਜ ਸੀ, ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਇਸਦਾ ਰਾਜ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੁਭਾਵਿਕ ਹੀ ਸੀ ਕਿ ਸਪਾਈਸ ਆਈਲੈਂਡਜ਼ ਤੇ ਦੂਰ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਰੰਭ

ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੂੰ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋ ਗਿਆ।

ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਪਾਰਕ ਸਫਲਤਾ ਦਾ ਮੁੱਖ ਆਧਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਇਹ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਹੀ ਸੀ। ਪਰ ਚੰਗਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵੀ ਇਕ ਵੱਡਾ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਟਾਵੀਆ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਬਹੁਤ ਕੁਸ਼ਲ ਸੀ। ਤੈਵਾਨ, ਐਮਬੋਇਨਾ, ਪੁਲੀਕਟ ਤੇ ਸੂਰਤ ਦੇ ਸਭ ਡੱਚ ਵਪਾਰ-ਅਧਿਕਾਰੀ ਬਟਾਵੀਆ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਹੁਕਮ ਮੰਨਦੇ ਸਨ। ਬਟਾਵੀਆ ਤੋਂ ਪ੍ਰਧਾਨ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਜਾ ਕੇ ਕੰਮ ਦਾ ਨਿਰੀਖਣ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਕਾਇਮ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਤਰੁੱਟੀਆਂ ਤੇ ਕਾਬੂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਵਪਾਰ ਤੇ ਲਾਭ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਫੈਲਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਉਸਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਦੋ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਸਨ : ਸੂਰਤ ਦੀ ਸਭਾ ਤੇ ਬੰਤਮ ਦੀ ਸਭਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵਾਰ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਮੱਤ ਭੇਦ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਮੱਤ ਭੇਦ ਕਾਰਨ ਬੜਾ ਚਿਰ ਹਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਰਹਿੰਦੀ। ਫਿਰ ਕਿਤੇ ਲੰਡਨ ਤੋਂ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਝਗੜੇ ਦਾ ਕੋਈ ਫ਼ੈਸਲਾ ਕਰਕੇ ਘੱਲਦੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਭਾਵਾਂ ਦਾ ਵੀ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੇ ਕੋਈ ਕਰੜਾ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਡੱਚ ਤਾਂ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਵਿਹਾਰਕ ਤੇ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਤੇ ਕਿਤੇ ਕੁਝ ਕੁਸ਼ਲ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਕੰਮ ਤੁਰਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ। ਤਿੰਨ ਸਦੀਆਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਤਾਂ ਨਹੀ ਜਾਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਦੋਹਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਮੇਰਾ ਅਨੁਮਾਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡੱਚ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸੀ। ਹਾਂ, ਜੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਨਾ ਹੀ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਉਹ ਵੀ ਸ਼ਾਇਦ ਪਿੱਛੇ ਨਾ ਰਹਿੰਦੇ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਘਾਟ "ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ" ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਸਦੀ ਹੈ। ਇਸਦਾ ਵਰਣਨ ਪੁਰਾਣੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇੰਨਾ ਵੱਧ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਵਿਆਖਿਆ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਦਲਾਲਾਂ ਦਾ ਕਰਤੱਵ ਤਾਂ ਤਨੋਂ-ਮਨੋਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਾਭਾਂ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਸੀ ਪਰ ਉਹ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਤੋਂ ਲਾਪਰਵਾਹ ਆਪਣੇ ਲਾਭ ਬਾਰੇ ਸੋਚਣ ਲੱਗਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਲੋਕ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਰਯਾਤ, ਆਯਾਤ ਤੇ ਦੇਸੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਜਦ ਇਹ ਦਲਾਲ ਵਾਪਸ ਯੂਰਪ ਆਉਂਦੇ ਤਾਂ ਕੁਝ ਮਾਲ ਖ਼ਰੀਦ ਕੇ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲੈ ਆਉਂਦੇ। ਇਹ ਹੀ ਕੰਮ ਜਹਾਜ਼ੀ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵੀ ਕਰਦੀਆਂ। ਇਹ ਬਹੁਤਾ ਲਾਭਕਾਰੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਕੰਪਨੀ ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਚੀਜ਼ਾਂ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਕੀ ਦੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮਾਤਰਾ ਤਕ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲਿਆਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਇਹ ਲੋਕ ਇਸ ਸੀਮਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ, ਸਗੋਂ ਕਈ ਟਨ ਮਾਲ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਲੈ ਆਉਂਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਦੁਰ ਉਪਯੋਗ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਕਈ ਵਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦਖ਼ਲ ਦਿੰਦੇ ਸਨ[6]। ਕੰਪਨੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਅਰਾਜਕਤਾ ਵੱਲ ਨਰਮੀ ਦਾ ਰਵੱਈਆ ਰਖਦੀ ਸੀ। ਕਈ ਵਾਰ ਕੰਪਨੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲ ਵਾਜਬੀ ਕੀਮਤ ਤੇ

---

6. ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਕਪਤਾਨ ਵੈਡਲ ਨੇ ਚਾਲੀ ਟਨ ਸਾਮਾਨ ਲਿਆਂਦਾ, ਜਿਹੜਾ ਇਕ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਵਲੋਂ ਲਿਆਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਡਾ ਅੰਸ਼ ਬਣਦਾ ਹੈ। (ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ, 18 ਦਸੰਬਰ 1626)।

ਆਪ ਖ਼ਰੀਦ ਲੈਂਦੀ, ਕਈ ਵਾਰ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਭਾੜਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਕਰ ਲੈਂਦੀ। ਕਈ ਵਾਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਰਮਚਾਰੀ ਦੀਆਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਤੇ ਉਡਦੀ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਨ ਨਾਲ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਸਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੁਰੀਤੀ ਸਭ ਪਾਸੇ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਸੱਟਾ ਸੀ। ਸਾਰਾ ਲਾਭ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਪਰ ਜੇ ਕਿਸੇ ਕਰਿੰਦੇ ਦਾ ਪਿਛਲਾ ਕੰਮ ਚੰਗਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀ ਉਸ ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਅੰਸ਼ ਵਸੂਲ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਵਿਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਲਈ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਸੀ ਪਰ ਇਸਦਾ ਵਿਰੋਧ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਤੇ ਲਾ ਸਕਦੇ ਸਨ[7]। ਵਿਦੇਸ਼ ਜਾ ਰਹੇ ਕਰਿੰਦੇ ਜੇ ਚਾਹੁਣ ਤਾਂ ਵਿਦੇਸ਼-ਵਪਾਰ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਧੰਦਾ ਵੀ ਲਾਭਦਾਇਕ ਸੀ। ਪਰ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਲਾਭ ਇਤਨੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਨ ਕਿ ਜਿਹੜਾ ਬੰਦਾ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਧਨ ਲੈ ਕੇ ਵੀ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਜਾਂਦਾ ਉਹ ਉਥੋਂ ਮਾਲਾ ਮਾਲ ਹੋ ਕੇ ਮੁੜਦਾ। ਭਾਵੇਂ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲ ਖ਼ਰੀਦਣ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਨਾਲ ਮੰਡੀ ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਤੇ ਬਹੁਤ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਕਈ ਕਾਰਿੰਦੇ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਰੁਪਿਆ ਆਪਣੇ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਲਈ ਵਰਤ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਕਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਂ ਤੇ ਕਰਜ਼ਾ ਲੈ ਕੇ ਆਪਣਾ ਵਪਾਰ ਚਲਾਉਂਦੇ। ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦਾ ਰਾਹ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਸੌਦਾ ਇਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਹਾਨੀ ਹੁੰਦੀ ਤੇ ਕਰਿੰਦੇ ਨੂੰ ਲਾਭ। ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਅੰਦਰ ਖ਼ਾਤੇ ਭਾਈਵਾਲੀ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਭੇਦ ਭਾਰਤੀ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਤਾ ਲਗ ਜਾਂਦੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਦਾ ਬੁਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਤਾਂ ਪੈਣਾ ਹੀ ਸੀ। ਜੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਚੰਗਾ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਖ਼ਾਤਮਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਪਰ 1634 ਵਿੱਚ ਜਦ ਇਕ ਵਪਾਰੀ ਨੇ ਜੋ ਬੰਤਮ ਦਾ ਪ੍ਰਧਾਨ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਤਾਂ ਉਸ ਦੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਗਈ। ਉਸਨੂੰ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ "ਬਹੁਤ ਸਖ਼ਤੀ ਨਾਲ ਨਾ ਕਰੇ"। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਤਨਖ਼ਾਹ ਤੇ ਖ਼ਰਚ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸਨ ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੁਸ਼ਲ ਵਪਾਰੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੰਮ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸਮਰਪਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਸੰਚਾਲਕ ਜਾਣਦੇ ਸਨ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਦਾ ਲਾਭ ਇਕ ਪ੍ਰਕਾਰ ਨਾਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਇਸ ਪ੍ਰਥਾ ਨੂੰ ਰੋਕਦੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਏਨੀ ਹੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦੇ ਸਨ ਕਿ ਇਹ ਹੱਦੋਂ ਨਾ ਵਧੇ। ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਉਹ ਸਫ਼ਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ।

ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਸ਼ਕਤੀਸ਼ਾਲੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕਾਂ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕੁਰੀਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸਮਝੌਤਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ

---

7. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰ ਦਸਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਪਾਰੇ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਬਹੁਤ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। 1630 ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਧਾਤ ਮਹਿੰਗੀ ਹੋ ਗਈ ਕਿਉਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ੀਆਂ ਤੇ ਵਿਦੇਸ਼ ਜਾ ਰਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੇ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਪਾਰਾ ਖ਼ਰੀਦਿਆ। (ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ, 22 ਅਕਤੂਬਰ 1630)।

ਸਾਲਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਇਸ ਕੁਰੀਤੀ ਦਾ ਸ਼ਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਪਿਆ। ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਰੇਨਲ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਕਿ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਬੜੇ ਸੂਝਵਾਨ ਤੇ ਸੰਜਮੀ ਸਨ। ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ 1650 ਤਕ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਕੋਈ ਕਰਮਚਾਰੀ ਧਨਾਢ ਨਹੀਂ ਬਣਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਉਹਦੇ ਕਥਨ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਈਮਾਨੀ ਫੈਲ ਗਈ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਮੌਜਾਂ ਮਾਣਨ ਲਗੇ। ਭਾਵੇਂ 1603 ਵਿੱਚ ਹੀ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਸੰਘਰਸ਼ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ। 1610 ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਮਾਲ ਫੜਿਆ ਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਜਿਹੀ ਸਖ਼ਤੀ ਇਸ ਸਮੇਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਹਾਕਮਾਂ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਵੀਹ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਐਮਸਟਰਡਮ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਹੋਏ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੇਰਾ-ਫੇਰੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਸੀ ਤੇ ਡੱਚ ਦਲਾਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਿਚੋਲਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ 1640 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਬਹੁਤ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕੀਤਾ ਪਰ ਉਸਦਾ ਡੱਚਾਂ ਨਾਲ ਝਗੜਾ ਸੀ ਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਉਹ ਇਸ ਕੁਰੀਤੀ ਨੂੰ ਵਧਾ ਚੜ੍ਹਾ ਕੇ ਦੱਸ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ। ਪਰ ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਈ ਬੰਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। 1653 ਵਿੱਚ ਬਟਾਵੀਆ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੁਰੀਤੀ ਉਦੋਂ ਵੱਧ ਰਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸੂਹ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵਚਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਇਕ ਭਾਗ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲੇਗਾ। ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 1656 ਵਿੱਚ ਦੋ ਵੱਡੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਪਰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ। 1664 ਤੋਂ ਉਪਰੰਤ ਬਟਾਵੀਆ ਦੇ ਜਰਨਲਜ਼ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁੱਖ ਕੇਂਦਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਸ਼ਾ ਚਿੰਤਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲੇ ਲਾਲਚ ਵਿੱਚ ਫਸਦੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ 1676 ਦੇ ਇਕ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਵੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਡਾਇਰੈਕਟਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਕੁਰੀਤੀ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਇਆ ਤੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ "ਇਹ ਤਾਂ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਇਕ ਰੋਗ ਜਾਂ ਘੁਣ ਵਾਂਗ ਖਾ ਰਹੀ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਸਾਰੇ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਹ ਕੁਰੀਤੀ ਵਧ ਰਹੀ ਹੈ"। ਇਸ ਹੁਕਮ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਡੱਚਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਲ ਚੁਕਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਰੇਨਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਿਖਤਾਂ ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਵੱਧ ਈਮਾਨਦਾਰ ਸਨ। ਕੁਝ ਹੋਰ ਯੂਰਪੀ ਲੋਕ ਵੀ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਸਨ, ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ। ਬਟਾਵੀਆ ਅਤੇ ਏਸ਼ੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਸਥਾਨਾਂ ਤੇ ਪੰਜ ਅਜਿਹੇ ਡੱਚ ਵਪਾਰੀ ਸਨ ਪਰ ਉਹ ਕੰਪਨੀ ਦੀਆਂ ਬਸਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਲੋਕ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਸਨ ਸਗੋਂ ਸ਼ਾਇਦ ਸਹਾਈ ਹੀ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਵਰ੍ਹਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਆਮ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਕੋਈ ਖ਼ਾਸ ਕਠਿਨਾਈ ਨਹੀਂ ਹੋਈ। 1655 ਦੇ ਲਗਭਗ ਜਦੋਂ ਵਪਾਰ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਹੋ ਗਈ ਤਾਂ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਕੁਝ ਅਜਿਹੇ ਵਪਾਰੀ ਵਸ ਗਏ ਜੋ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਸਨ। 1658

ਤੋਂ ਉਪਰੰਤ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਵਾਰ-ਵਾਰ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਅੰਤਿਕਾ 'ਓ' ਦੇ ਆਧਾਰ

ਸਾਂਝੇ ਵਪਾਰ ਦੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਆਰੰਭਿਕ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਵਪਾਰਕ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਪੁਰਗਜ਼, ਜਿਲਦ 1, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 139 ਤੇ ਮਿਲਦੇ ਹਨ; ਮਗਰਲਾ ਇਤਿਹਾਸ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਵਿਚੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਨਵੇਂ ਸਿਰਿਉਂ ਧਨ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋਸ਼ਾਂ ਦਾ ਪਤਾ 'ਯੂਰਦੇਨ',ਪੰਨਾ 304 ਉਤੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਲੇਖਕਾਂ ਤੋਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਸਮਾਂ ਪਾ ਕੇ ਹਿੱਸਾ-ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਕਿਵੇਂ ਤੁਰਿਆ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 113 ਵਿਚ ਵੇਖੋ; ਇਸ ਲੜੀ ਦੀਆਂ ਪਹਿਲੀਆਂ ਸੈਂਚੀਆਂ ਦੇ ਮੁਖਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਅਵਸਥਾ ਬਾਰੇ ਮੋਟੇ ਤੱਥ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਮਾਲੀ ਸਿੱਟਿਆਂ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਨਵੰਬਰ 1654 ਦੇ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਬਣਤਰ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਾਨ ਡਰ ਚਿਜਸ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦਾ ਹਾਲ 'ਵਾਨ ਲੂਨ' ਵਿੱਚ ਪੰਨਾ 61 ਤੇ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਇਸਨੇ ਆਪਣੇ ਬਾਰ੍ਹਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਨਕਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਲਾਭ ਵੰਡ ਬਾਰੇ ਵਰਣਨ ਰੈਨਿਵਿਲ ਜਿਲਦ 1, ਭੂਮਿਕਾ ਅਤੇ ਮੁੱਢਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਮੱਤ ਭੇਦ ਨਾਲ ਮੈਕਫ਼ਰਸਨ ਦੇ 'ਐਨਲਜ਼' ਆਫ਼ ਕਾਮਰਸ ਜਿਲਦ 4, ਪੰਨਾ 488 ਤੇ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਐਡਮੰਡਸਨ ਪੰਨਾ 124 ਤੇ ਇਕ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਵਰਣਨ ਉਪਰਲੇ ਦੋਹਾਂ ਲੇਖਕਾਂ ਨੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਸੀਮਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮ 'ਡੀ ਜੋਂਗੇ' ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 130 ਤੇ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਵਿੱਚ ਲੰਮਾ ਚਿਰ ਚਲਣ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਬਾਤ ਬਾਰੇ 'ਕੈਲੰਡਰ ਆਫ਼ ਪੇਪਰਜ਼' ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਕੁਰੀਤੀ ਦਾ ਹਾਲ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਵਿੱਚ ਥਾਂ-ਥਾਂ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਰੋ ਦੇ ਕੁਝ ਕਥਨ ਪੰਨਾ 442 ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਕੁਰੀਤੀ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁੱਢਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਫੈਲਣੀ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਉਹ ਘਟਨਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਰੋਕਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ 'ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ', 3 ਜਨਵਰੀ 1634 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਵਪਾਰ ਬਾਰੇ ਰੇਨਲ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 191 ਤੇ ਹੈ। ਮਨਾਹੀ ਦਾ ਹੁਕਮ 'ਡੀ ਜੋਂਗੇ' ਜਿਲਦ 3, ਪੰਨਾ 206 ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਕ ਮੁੱਢਲੀ ਘਟਨਾ 'ਟੈਰਪਸਟਰਾਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ' ਪੰਨਾ 144 ਤੇ : 1632 ਦੇ ਹੁਕਮ 'ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕਰਿਪਟਸ' ਪੁਸਤਕ 2, ਪੰਨੇ 95, 97 ਤੇ; ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸਹਾਇਤਾ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਪੁਸਤਕ 4, ਪੰਨਾ 166 ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੰਨਿਆਂ ਤੇ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਜਿਲਦ 1, ਪੰਨਾ 311, ਜਿਲਦ 2, ਪੰਨੇ 43-50, 327 ਤੇ : ਬਾਅਦ ਦੇ ਹੁਕਮ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਟੂਕਾਂ ਮੈਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, 31 ਦਸੰਬਰ 1653 6 ਨਵੰਬਰ 1656 ਅਤੇ ਡੀ ਜੋਂਗੇ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 163 ਤੇ। ਜਿਹੜੇ ਵਪਾਰੀ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 149 ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ।

ਅੰਤਿਕਾ - 'ਅ'

ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਡੱਚਾਂ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਨਿਰਯਾਤ

ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਵਪਾਰ ਦਾ ਡਾਕਟਰ ਟੈਰਪਸਟਰਾ ਦਾ ਵਰਣਨ 1610 ਵਿੱਚ ਖ਼ਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਡੱਚਾਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਛਪੇ ਹੋਏ ਸਰੋਤਾਂ ਵਿੱਚ 1610 ਤੋਂ 1624 ਤਕ ਪਾੜਾ ਹੈ। 1624 ਤੋਂ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲਜ਼ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦਾ ਕੁਝ ਅਨੁਮਾਨ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਪਈਆਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਬੀਜਕਾਂ ਦੇ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਸਾਰਾਂਸ਼ ਤੋਂ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੀਜਕਾਂ ਦੀਆਂ ਫ਼ੋਟੋਆਂ 'ਦੀ ਹੇਗ' ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਰਿਕਾਰਡ ਆਫ਼ਿਸ ਤੋਂ ਮਿਲੀਆਂ ਹਨ। ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਗਿਲਡਰਜ਼ (5/6 ਰੁਪਏ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡਾਂ ਤੇ ਗਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲੱਗਿਆਂ ਮੈਂ ਅੱਧੇ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰ ਅੰਦਾਜ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਤੇ ਅੱਧੇ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਨੂੰ ਇਕ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣਿਆ ਹੈ।

1. ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਹਾਲੈਂਡ ਨੂੰ ਸ਼ਾਇਦ 1615-18 ਵਿੱਚ ਘੱਲੇ ਗਏ ਜਹਾਜ਼ ਸਵਾਰਟ ਬੇਅਰ ਦਾ ਬੀਜਕ ਹੈ। (ਕੌਲ ਆਰਚੀਇਫ਼, ਪੋਰਾਟੈਫ਼ ਓ)।

ਇਸ ਬੀਜਕ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੰਨੇ ਤੇ ਕੋਈ ਮਿਤੀ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ, ਪਰ ਅੰਦਰਲੇ ਪੰਨਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹਰ ਇਕ ਦੇ ਉਪਰ ਸੰਨ 1616 ਅਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਐਮਸਟਰਡਮ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਗਏ ਅਤੇ 1616 ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੀਜਕ ਉਥੇ ਖੁੱਲਿਆ ਹੋਣਾ ਹੈ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕ ਹੋਰ ਜਹਾਜ਼ "ਵਾਈਟ ਬਿਅਰ" ਨੇ 1616 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਲਈ ਚਲਣਾ ਸੀ। (ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 34)। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਬਲੈਕ ਬਿਅਰ" ਨਾਮੀ ਜਹਾਜ਼ 1615 ਦੀਆਂ ਸਰਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਚਲਿਆ ਹੋਵੇ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਰ੍ਹੇ ਹਾਲੈਂਡ ਲਈ ਸਿੱਧੇ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਵਰਣਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮਾਲ	ਗੱਡਾ	ਮਾਤਰਾ	ਮੁੱਲ ਗਿਲਡਰਾਂ ਵਿੱਚ
ਨੀਲ	450	2800 ਮਣ = ਲਗਭਗ 7300 ਪੌਂਡ	23.992
ਸੂਤ	155	968-3/4 " = " 25000 ਪੌਂਡ	12.689
ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ	66	1322 ਥਾਨ = 66000 ਗਜ਼	7.778
ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਤਫ਼ਸੀਲ ਨਮੂਨਾ	1	135 ਥਾਨ = ਲੰਬਾਈ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ	716
		ਜੋੜ	45,175
		ਬੰਨਾਈ, ਢੁਆਈ ਤੇ ਸੀਮਾਕਰ	4,554
		ਸਾਰੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ	49.729

ਨੀਲ ਅਤੇ ਸੂਤ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਭਾਰ 6-1/4 ਮਣ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਮਣ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਨਹੀ ਲਿਖਿਆ। ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਵਿੱਚ ਮਣ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 26 ਪੌਂਡ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਕ ਗੱਠ ਲਗਭਗ 162-1/2 ਪੌਂਡ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਗਲੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਵਿੱਚ ਗੱਠ ਦਾ ਭਾਰ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ 150 ਪੌਂਡ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ 163 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਣ ਦਾ ਅਰਥ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਦਾ ਮਣ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਅੰਕੜੇ ਪੌਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸੀ ਆਧਾਰ ਤੇ ਬਦਲੇ ਹਨ।

ਗਿਨੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 100 ਕੋਬੀਡੋ ਜਾਂ 70 ਐਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਐਮਸਟਰਡਮ ਦਾ ਐਲ ਲਗਭਗ 0.68 ਮੀਟਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸੋ ਇਥੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕੋਬੀਡੋ ਦਾ ਅਰਥ ਅਸਤਾ, ਜਾਂ ਹੱਥ ਹੈ ਜੋ ਲਗਭਗ 18 ਇੰਚ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਦਾ ਕੋਵਾਡ[1] ਇਸ ਤੋਂ ਲੰਬਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਤਫਸੀਲ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਪਸੀਲ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਰੇਸ਼ਮੀ ਤੇ ਸੂਤੀ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਆਉਂਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਕੀ ਚੀਜ਼ ਸੀ।

2. ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ 1619 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ "ਬਲੈਕ ਬੇਅਰ" (ਸਵਾਰਟ ਬੇਅਰ) ਦਾ ਬੀਜਕ (ਕੋਲ ਆਰਚੀਇਟ, ਪੋਰਟੈਫ. ਪੀ)

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਦਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਜਹਾਜ਼ ਬਲੈਕ ਬਿਅਰ ਜੁਲਾਈ 1618 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਆਇਆ। ਉਸਨੇ ਹਾਲੈਂਡ ਲਈ ਮਾਲ ਲੈਣਾ ਸੀ। (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼) ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 41)। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬਰਸਾਤ ਤੋਂ ਬਾਤਅਦ ਚਲਿਆ ਅਤੇ ਅਗਲੀ ਬਸੰਤ ਵਿੱਚ ਐਮਸਟਰਡਮ ਪਹੁੰਚ ਗਿਆ। ਸੰਨ 1619 ਬੀਜਕ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ ਪਰ ਇਕ ਸਰਵਰਕ ਤੇ ਜੋ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਐਮਸਟਰਡਮ ਵਿੱਚ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਇਹ ਸੰਨ ਲਿਖਿਆ ਹੈ।

ਮਾਲ	ਮਾਤਰਾ	ਗਿਲਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ
ਨੀਲ	693 ਪੌਂਡ = ਲਗਭਗ 113,000 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ	46,833
ਮੋਮ	13,528 ਡੱਚ ਪੌਂਡ = 14,750 "	3,340
ਦਾਲਚੀਨੀ	48 ਗੱਠਾਂ = 7800 "	900
ਸੁਹਾਗਾ	8 " = 4,200 "	1,329
ਸੂਤ	30 " = 4,900 "	1,548
ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ	10,406 ਥਾਨ = " 246,000 "	46,583
ਬੰਗਾਲੀ ਕੱਪੜਾ	180 " (ਲੰਬਾਈ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ)	6,474
ਜਿਘਮ	294 "	1,750
ਹੋਰ ਕਪੜਾ	170 "	355
ਕਾਲੀਨ	50 "	784
ਫੁਟਕਲ ਚੀਜ਼ਾਂ	" "	596
		110,492
	ਭਰਤ, ਬੰਨ੍ਹਾਈ, ਢੁਆਈ ਤੇ ਸੀਮਾ ਕਰ	11,192
	ਮਾਲ ਦਾ ਠੀਕ ਮੁੱਲ	121,684

1. ਇਨ੍ਹਾਂ ਮਾਪਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ ਅੰਤਕਾ 'ਸ'

4. ਅਸਲ ਬੀਚਕ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਮੁੱਲ 122,084 ਗਿਲਡਰ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 400 ਗਿਲਡਰ ਦੀਆਂ ਗਲਤੀਆਂ ਦਰਜ ਹਨ, ਜੋ ਸ਼ਾਇਦ ਐਮਸਟਰਡਮ ਵਿੱਚ ਕੱਢੀਆਂ ਗਈਆਂ।

ਇਹ ਮਾਲ ਪਹਿਲੀ ਫੇਰੀ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਵਿਸਤਰਿਤ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮੁੱਖ ਵਸਤਾਂ ਨੀਲ, ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ, ਨਮੂਨੇ ਦੀਆਂ ਤੇ ਫੁਟਕਲ ਵਸਤਾਂ ਹਨ। ਦਾਲਚੀਨੀ ਸਾਇਦ ਲੰਕਾ ਤੋਂ ਆਈ ਸੀ ਤੇ ਮੋਮ ਤੇ ਸੁਹਾਗਾ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ।

ਇਸ ਵਾਰ ਗਿਨੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨ ਇਕੋ ਜਿੰਨੇ ਲੰਬੇ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਪਰ ਹਰ ਗੱਠ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਔਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਜਿਸਤੋਂ ਮੈਂ ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਾਇਆ ਹੈ। ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਥਾਨਾਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ 70 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਤੇ ਸੀ। ਜ਼ਿਆਦਾ ਤਰ ਥਾਨ ਇਸ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਸਨ। ਦੂਜੇ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ, ਪਰ ਬੰਗਾਲੀ ਕੱਪੜਾ ਸਾਫ਼ ਦਿਸਦਾ ਹੈ, ਬਹੁਤ ਵਧੀਆ ਸੀ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਥੇ ਇਕ ਥਾਨ ਦਾ ਮੁੱਲ 36 ਗਿਲਡਰ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਜਿੰਘਮ ਦਾ ਮੁਲ ਪੰਜ ਸੱਤ ਗਿਲਡਰ ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ ਸੀ।

3. ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਮਈ 1621 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਮੈਡਨਬਲਿਕ ਦਾ ਬੀਚਕ (ਕੋਲ ਆਰਚੀਇਫ਼, ਪੋਰਟੈਫ. ਟੀ)

ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਮੈਡਨਬਲਿਕ ਮਈ 1621 ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਲੱਦਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਿਆ ਸੀ (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 254)। ਜਹਾਜ਼ ਚੱਲਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਬੀਚਕ ਉਤੇ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ।

ਮਾਲ	ਮਾਤਰਾ	ਗਿਲਡਰ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ
ਨੀਲ	452 ਗੱਠਾਂ = ਲਗਭਗ 73,900 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ	31,473
ਹੀਰੇ	— —	27,094
ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ	12,348 ਥਾਨ = " 308,750 ਗਜ਼	57,666
ਬੰਗਾਲੀ ਜਿੰਘਮ	80 ਥਾਨ = (ਲੰਬਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ)	384
		116,617
	ਭਰਤ, ਬੰਨ੍ਹਾਈ, ਢੋਆਈ ਤੇ ਸੀਮਾ ਕਰ	11,877
	ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ	128,494

ਇਸ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਜਿੰਘਮ ਦੇ ਅੱਸੀ ਥਾਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਕੀ ਸਭ ਵਸਤਾਂ ਸਥਾਨਕ ਸਨ। ਗਿਨੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਬੀਚਕ ਨੰਬਰ 2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ।

4. ਅਕਤੂਬਰ 1621 ਵਿੱਚ ਮਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਹਾਲੈਂਡ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਨੇਰਡਨ ਦਾ ਬੀਚਕ ਹੈ, (ਕੋਲ ਆਰਚੀਇਫ਼, ਪੋਰਟੈਫ਼ ਵੀ.)।

ਮਿਤੀ ਬੀਚਕ ਤੇ ਲਿਖੀ ਹੈ ਤੇ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 297, 303 ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਕੇਵਲ ਅਜ਼ਮਾਇਸ਼ ਲਈ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਮੁੱਖ ਵਸਤ ਸੀ। ਇਹ ਮਾਲਾਬਾਰ ਤੋਂ ਖੁਸ਼ਕੀ ਰਾਹੀਂ

ਟੈਗਨਾਪਟਮ ਦੇ ਰਾਹ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ।

ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਕਾਫੀ ਮਹਿੰਗੀ ਸੀ ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਵਪਾਰ ਦਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅੰਗ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕੀ। ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਵਿਚੋਂ ਵੀ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਮੂਰੀ (ਵਧੀਆ ਕੈਲੀਕੋ) ਕੇਵਲ ਅਜ਼ਮਾਇਸ਼ ਲਈ ਖਰੀਦੀ ਗਈ, ਪਰ ਇਸਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਬੇਤਿਲ (ਢਾਕੇ ਦੀ ਮਲਮਲ) ਬਹੁਤ ਮਹਿੰਗੀ ਸੀ, ਲਗਭਗ ਇਕ ਗਿਲਡਰ ਪ੍ਰਤੀ ਗਜ਼।

ਮਾਲ	ਮਾਤਰਾ	ਗਿਲਡਰਾਂ ਵਿਚ ਮੁੱਲ
ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ	ਲਗਭਗ 156,000 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ	36,457
ਸ਼ੋਰਾ	" 47,500 "	2,964
ਸਾਫ਼ ਕੀਤਾ ਸ਼ੋਰਾ	" 8700 "	1,170
ਹੀਰੇ	----	1,326
ਸੁਹਾਗਾ	" 650 "	175
ਸੂਤ	" 5400 "	2,390
ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ	" 65,000 ਗਜ਼	11,918
ਮੂਰੀ	900 ਥਾਨ (ਲੰਬਾਈ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ)	3,154
ਬੇਤਿਲ	100 " (")	1,200
		60,754
	ਫੁਟਕਲ ਖਰਚ ਤੇ ਭੁਲ ਚੁਕ	2,000
	ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ	62,754

5. ਡਾਰਡਰੇਕਟ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਬਣਿਆ ਬੀਚਕ, ਸ਼ਾਇਦ ਸਤੰਬਰ 1622 ਦਾ ਹੈ, (ਕੋਲ ਆਰਚ., ਪੋਰਟੈਫ, ਐਕਸ)।

ਇਸ ਬੀਚਕ ਤੇ ਮਿਤੀ ਦਰਜ ਨਹੀਂ। ਪਰ ਕੁਝ ਗੱਲਾਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦਾ ਸੰਬੰਧ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 147 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਯਾਤਰਾ ਨਾਲ ਹੈ। ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਖ ਅੰਗ ਮਾਲਾਬਾਰ ਦੀ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ (ਦੋ ਲੱਖ ਪੌਂਡ), ਸ਼ੋਰਾ (ਇਕ ਲੱਖ ਅੱਸੀ ਹਜ਼ਾਰ ਪੌਂਡ), ਨੀਲ (ਸੱਠ ਹਜ਼ਾਰ ਪੌਂਡ), ਸੂਤ (55000 ਪੌਂਡ) ਅਤੇ ਐਚਿਨ ਤੋਂ ਲਿਆਂਦੀ 35000 ਪੌਂਡ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਸੀ। ਕੱਪੜੇ ਵਿੱਚ 325,000 ਗਜ਼ ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ, 2720 ਥਾਨ (ਲਗਭਗ 22,000 ਗਜ਼) ਪਰਕੋਲ ਅਤੇ 600 ਥਾਨ ਹੋਰ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਸਨ।

6. ਅਕਤੂਬਰ 1624 ਵਿੱਚ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਜਹਾਜ਼ ਸੂਨਹੋਵਨ ਦਾ ਬੀਚਕ ਹੈ, (ਕੋਲ. ਆਰਚ., ਪੋਰਟੈਫ. ਡੀਡੀ)।

ਬੀਚਕ ਉਤੇ ਅਗਸਤ 1624 ਮਿਤੀ ਦਰਜ ਹੈ, ਪਰ ਅਕਤੂਬਰ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਨੀਲ, ਸੂਤ ਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਸਾਧਾਰਨ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਕੱਪੜੇ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਇਕ ਲੱਖ ਗਜ਼ ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ 30,000 ਗਜ਼ ਮੂਰੀ ਤੇ ਤਿੰਨ ਹਜ਼ਾਰ ਗਜ਼ ਪਰਕੋਲ ਅਤੇ ਇੰਨਾ ਹੀ ਸੇਲਮਪੁਰ (ਸਾਧਾਰਨ ਕੈਲੀਕੋ) ਸੀ।

1624 ਅਤੇ 1625 ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਮਾਲ ਖਰੀਦਿਆ। ਇਸਦੇ ਬੀਚਕ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ।

1624 ਇਸ ਸਾਲ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿਚ ਦੋ ਜਹਾਜ਼ ਹੇਉਸਡਨ ਅਤੇ ਵਰੈਡੇ ਹਾਲੈਂਡ ਲਈ ਚਲੇ। ਦੋਹਾਂ ਦੇ ਬੀਚਕਾਂ ਦੀਆਂ ਦੋਹਰੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। (ਕੌਲ. ਆਰਚ. ਪੈਰਟੈਫ ਈ. ਈ., ਡੀ. ਡੀ. ਈ. ਈ.) ਤੇ ਇਕ-ਇਕ ਨਕਲ ਵਿੱਚ ਤਾਰੀਖ਼ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਹੋਈ ਹੈ।

ਮਾਲ ਦੀ ਮੁੱਖ ਵਸਤੂ ਨੀਲ ਤੇ ਸ਼ੋਰਾ ਸਨ। ਨਾਲ ਹੀ ਥੋੜ੍ਹਾ-ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੂਤ, ਲਾਖ, ਸੁਹਾਗਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਸਤਾਂ ਵੀ ਸਨ। ਕੱਪੜੇ ਵਿੱਚ ਗਿਨੀ (1520) ਮੈਟਾਸ (9240) ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਬਾਫ਼ਤਾ (2928) ਸਮਿਆਨੇ (200) ਅਤੇ ਕਾਸਾ (ਮਲਮਲ) (120) ਦਰਜ ਹਨ। ਗਿਨੀ ਕੱਪੜਾ ਸਦਾ ਵਾਂਗ ਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਹਰ ਥਾਨ 50 ਐਲ ਜਾਂ 37 ਗਜ਼ ਦਾ ਸੀ। ਮੈਟਾਂਸ ਦਾ ਕੋਈ ਵਰਣਨ ਨਹੀ ਲੱਭਦਾ ਪਰ ਵਿਸਤਰਿਤ ਸੂਚੀਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਥਾਨ ਛੋਟੇ ਹੀ ਹੋਣਗੇ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਕ ਗੱਠ ਵਿੱਚ 280 ਥਾਨ ਸ਼ਾਮਿਲ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਬਾਫ਼ਤੇ ਦੀ ਇਕ ਗੱਠ ਵਿੱਚ 120 ਥਾਨ ਸਨ। ਕੀਮਤ (ਵੀਹ ਥਾਨਾਂ ਦੇ ਅੱਠ ਰੁਪਏ) ਤੋਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੋਈ ਵਧੀਆ ਕੱਪੜਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੇਰਾ ਖਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੱਪੜਾ ਯੂਰਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣ ਲਈ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਫ਼ਤੇ ਦੇ ਥਾਨ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਲੰਬਾਈ ਤੇ ਰੰਗਾਂ ਦੇ ਸਨ। ਕਈ ਗੱਠਾਂ ਤੇ "ਨਮੂਨਾ" ਲਿਖਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ ਤੇ ਕਈਆਂ ਤੇ "ਹਾਲੈਂਡ ਲਈ" ਲਿਖਿਆ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਬਿਨਾਂ ਸੰਦੇਹ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਲ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਅਜ਼ਮਾਇਸ਼ੀ ਮਾਲ ਹੋਰ ਮੰਡੀਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸਮਤ ਅਜ਼ਮਾਉਣ ਲਈ ਸੀ।

1625 ਵੀਸਪ ਤੇ ਡਾਰਡਰੈਕ ਨਾਮ ਦੇ ਦੋ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਬੀਚਕ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੇ ਮਿਤੀ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਪਰ 28 ਜੂਨ 1625 ਦੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਇਕ ਲਿਖਤ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਾਲ ਅਪ੍ਰੈਲ 1625 ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਨੇ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਜਹਾਜ਼ ਗੇਮਬਸੂਨ ਦੀ ਲੜਾਈ ਵਿੱਚ ਭਾਗ ਲੈ ਚੁਕੇ ਹਨ। (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 47, 76)। ਦੋਹਾਂ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਕੀਮਤੀ ਮਾਲ ਈਰਾਨ ਦਾ ਰੇਸ਼ਮ ਸੀ। ਇਸ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਡੱਚਾਂ ਨੇ ਨਵਾਂ-ਨਵਾਂ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਥਾਂ ਨੀਲ ਤੇ ਸ਼ੋਰੇ ਨੇ ਮੱਲੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਵੀਸਪ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਕੇਵਲ ਇਕ ਗੱਠ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਨਮੂਨਿਆਂ ਦੀ ਸੀ। ਡਾਰਡਰੈਕ ਵਿੱਚ 6000 ਥਾਨ ਮੈਟਾਂਸ, 1000 ਗਿਨੀ ਕੱਪੜੇ, 200 ਸੈਮਿਆਨੇ ਅਤੇ 200 "ਬੰਗਾਲ ਦੇ" ਕਾਸੇ ਦੇ ਸਨ। ਜੇ ਮੈਟਾਂਸ ਬਾਰੇ ਮੇਰਾ ਅਨੁਮਾਨ ਠੀਕ ਹੈ ਤਾਂ ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ ਵਾਂਗ ਇਹ ਮਾਲ ਵੀ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਸੀ ਤੇ ਕੁਝ ਨਮੂਨੇ ਹੀ ਯੂਰਪ ਲਈ ਸਨ।

ਅੰਤਿਕਾ - 'ੲ'

ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦੇ ਅੰਕੜੇ

ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਦੇ ਬਿਰਤਾਂਤਕਾਰ ਕਈ ਵਾਰ ਆਪਣੇ ਬਿਰਤਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅੰਤ ਤੇ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਤੇ ਹਰ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਅਜਿਹੇ ਅੰਕੜੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਸਤੂਰ-ਅਲ-ਅਮਲ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਈ ਨਮੂਨੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਉਥੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਫ਼ੀਸ਼ੀਅਲ ਮੈਨੂੰਅਲਜ਼ ਦੇ ਸੂਚੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਮੈਂ ਦਸ ਮੁਗ਼ਲ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਕ ਇਕਾਈ ਲੱਖ ਦਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ ਤੇ ਇਕ ਲੱਖ ਦਾਮ ਸਾਡੇ ਅੱਜ ਕਲ (1923) ਦੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੇ ਵਿੱਚ 2500 ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਨ।

ਸਾਰਣੀ ਤੋਂ ਸਾਰੇ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਦਾ ਹਾਲ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਖਣ ਦੇ ਸੂਬੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜਿਥੇ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਫੈਲ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੂਬਿਆਂ ਦੇ ਨਾਂ ਤੇ ਖੇਤਰਫਲ ਬਦਲਦੇ[1] ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਣ ਲਈ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਢਾਂਚੇ ਬਾਰੇ ਵਿਸਤਰਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਮੁੱਢਲੇ ਅੰਕੜੇ ਸਾਨੂੰ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ। 'ਆਈਨ' ਵਿੱਚ ਇਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦੇ ਮਾਲ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਕਈ ਅਜਿਹੇ ਵੱਡੇ ਇਲਾਕੇ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤਕ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀ ਸਨ। 'ਆਈਨ' ਵਿੱਚ ਸਾਇਦ ਉਹ ਮਾਲੀਆ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦੇ ਰਾਜ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਬੰਗਾਲ ਤੋਂ ਵਸੂਲ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਇਲਾਕੇ ਤੋਂ ਜਿੰਨੀ ਵੀ ਰਾਸ਼ੀ ਮਿਲ ਜਾਏ, ਅਕਬਰ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲੈਂਦਾ ਸੀ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ 1605 ਵਿੱਚ ਬੰਦੋਬਸਤ ਕੀਤਾ ਪਰ ਇਸਦਾ ਸਿੱਟਾ ਕਿਤੇ ਲਿਖਿਆ ਨਹੀਂ। ਸਾਨੂੰ 1658 ਤੱਕ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਲਗਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਾਧਾ ਘਾਟਾ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।[2] ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮੈਂ ਸਿੰਧ ਦੇ ਛੋਟੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਨੂੰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਸੰਬੰਧੀ ਅੰਕੜੇ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗ਼ਲਤ ਜਾਪਦੇ ਹਨ। ਆਈਨ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਵੀ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਮੈਂ ਕਾਬਲ, ਕੰਧਾਰ ਤੇ ਕਸ਼ਮੀਰ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਦਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਹੀ ਰਹਿ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਅਕਬਰ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਾਂਤ ਸਨ ਤੇ ਜੋ ਉਸਦੇ ਮਰਨ ਉਪਰੰਤ ਵੀ ਮੁਗ਼ਲ ਰਾਜ ਦਾ ਭਾਗ ਰਹੇ ਹਨ।

---

1. ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਨਾਮਾ ਭਾਗ 2', ਪੰਨੇ 710-714
2. ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਹੁਕਮ 'ਤੁਜ਼ਕ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 22 ਵਿੱਚ ਹਨ। 1658 ਦੀ ਨਜ਼ਰਸਾਨੀ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਐਸਕੌਲੀ ਦੇ ਪੰਨਾ 23 ਤੇ ਹੈ।

ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸਮਿਆਂ ਦਾ ਲਗਾਨ (ਲੱਖ ਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ)

ਪ੍ਰਾਂਤ	ਲਗਭਗ 1594		ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ				ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ
	ਆਈਨ ਦੇ ਅੰਕੜੇ	ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਅੰਕੜੇ	ਗੱਦੀ ਬੈਠਣ ਸਮੇਂ	ਲਗਭਗ 1647	ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ	ਉਸਤੋਂ ਬਾਅਦ	1668 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ
	ੳ	ਅ	ੲ	ਸ	ਹ	ਕ	ਖ
ਬਿਹਾਰ	22,19	22,70	31,27	40,00	39,43	39,69	(72,18)
ਅਲਾਹਾਬਾਦ	20,83	21,00	30,70	40,00	42,43	44,96	43,67
ਅਵਧ	20,17	20,34	23,22	30,00	27,95	31,52	32,01
ਆਗਰਾ	54,62	54,47	82,25	90,00	86,12	1,07,19	1,05,17
ਮਾਲਵਾ	24,07	23,51	28,00	40,00	40,83	38,99	42,55
ਗੁਜਰਾਤ	43,68	43,27	50,64	53,00	53,65	50,70	44,01
ਅਜਮੇਰ	28,84	28,34	42,05	60,00	60,29	65,12	63,69
ਦਿੱਲੀ	60,16	59,56	65,61	1,00,00	1,22,29	1,19,35	1,16,84
ਲਾਹੌਰ	55,95	55,91	82,50	90,00	89,30	85,47	90,70
ਮੁਲਤਾਨ	15,14	14,95	(40,00)	28,00	21,98	21,62	24,53
ਜੋੜ	3,45,65	3,44,05	(4,76,24)	5,71,00	5,84,27	6,04,61	(6,35,35)

ਨੋਟ : ਬਰੈਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜੇ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਾਰਨ ਉਪਰ ਦੱਸਿਆ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਜੋੜਾਂ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ, ਉਹ ਵੀ ਬ੍ਰੈਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਨੁਪਾਤ ਕੱਢਣ ਲੱਗਿਆਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੀ ਤਬਦੀਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਪਹਿਲੇ ਖ਼ਾਨੇ (ੳ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਅੰਕੜੇ ਸਿੱਧੇ 'ਆਈਨ' ਅਨੁਵਾਦ ਦੀ ਸੈਚੀ 2) ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। 1919 ਵਿੱਚ ਜਰਨਲ ਆਫ਼ ਦੀ ਯੂਨਾਈਟਿਡ ਪ੍ਰਾਵਿੰਸਿਜ਼ ਹਿਸਟਾਰੀਕਲ ਸੋਸਾਇਟੀ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਵਿਖਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਵੱਡੀਆ ਗਲਤੀਆਂ ਹਨ। ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਲਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦੀ ਵਿਧੀ ਵਿਸਤਾਰ ਪੂਰਵਕ ਦੱਸੀ। ਇਸ ਵਿਧੀ ਅਨੁਸਾਰ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਅੰਕੜੇ ਖ਼ਾਨਾ 'ਅ' ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਗਟ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਅੰਤਰ ਹੈ ਤਾਂ ਵੀ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੇ ਲਗਾਨ ਦੇ ਜੋੜ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਫ਼ਰਕ ਨਹੀਂ ਪਿਆ। ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਨੁਪਾਤ ਕੱਢਣ ਲਈ ਮੈਂ ਖ਼ਾਨਾ 'ਅ' ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਖ਼ਾਨਾ 'ੲ' ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਈਲੀਅਟ ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 138 ਤੋਂ ਲਏ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਆਧਾਰ 'ਮਜਾਲਿਸ-ਉ-ਸਲਾਤੀਨ' ਹੈ ਜੋ ਅਬਜਦ ਹਰਫ਼ਰ ਅਨੁਸਾਰ 1628 ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤਕ ਦੇ ਭਾਰਤ ਦਾ ਇਤਿਹਾਸ ਹੈ। ਇਹ ਪੁਸਤਕ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਗੱਦੀ ਤੇ ਬੈਠਣ ਨਾਲ ਖ਼ਤਮ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮਾਲੀਏ ਦੀਆਂ ਤਾਰੀਖ਼ਾਂ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀਆਂ ਪਰ ਇਹ 1628 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਪ੍ਰਸੰਗ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅੰਕੜੇ ਜਹਾਂਗੀਰ ਕਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਹਨ ਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਗੱਦੀ ਤੇ ਬੈਠਣ ਸਮੇਂ ਲਗਾਨ ਇੰਨਾ ਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਮੁਲਤਾਨ[3] ਪ੍ਰਾਂਤ ਅੱਡ ਨਹੀਂ ਵਿਖਾਇਆ। ਇਸਨੂੰ ਥੱਟਾ ਤੇ ਭਖਰ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸਿੰਧ ਦਾ ਇਕ ਭਾਗ ਦੱਸਿਆ ਹੈ। ਕਈ ਦੂਜੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੰਧ ਬਾਰੇ ਅੰਕੜੇ ਸੰਦੇਹਪੂਰਨ ਹਨ। ਮੈਂ ਕਹਿ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਕਿ 40 ਲੱਖ ਦੇ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿੰਨਾ ਭਾਗ ਮੁਲਤਾਨ ਦਾ ਗਿਣਿਆ ਜਾਏ। ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਇਸ ਪ੍ਰਾਂਤ ਨੂੰ ਕਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਕੱਢਣ ਲਗਿਆਂ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਦੱਸਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਖ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਹੈਰਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਕੇਵਲ ਲਾਹੌਰ ਤੇ ਆਗਰੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰਖਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਗ਼ਲਤੀ ਨਾਲ ਇਥੇ 6 ਦੀ ਥਾਂ 8 ਲਿਖ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਗ਼ਲਤੀ 'ਰਕਮ' ਲਿਖਣ ਦੇ ਢੰਗ ਕਰਕੇ ਹੋਣੀ ਬਹੁਤ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਹ ਗੱਲ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ 'ਮੁਜਾਲਿਸ-ਉ-ਸਲਾਤੀਨ' ਦਾ ਇਕੋ ਇਕ ਹੱਥ ਲਿਖਤੀ ਖਰੜਾ ਸਰ ਹੈਨਰੀ ਈਲੀਅਟ ਨੇ ਤਿਆਰ ਕਰਵਾਇਆ ਸੀ ਤੇ ਇਹ ਹੁਣ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ ਵਿੱਚ (ਔਰ. 1903) ਹੈ। ਜਿਹਾ ਕਿ ਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਈਲੀਅਟ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਇਸ ਖਰੜੇ ਨਾਲ ਮਿਲਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਖਰੜੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਰਕਮ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਹਿਲੇ ਖਰੜੇ ਦੀ ਨਕਲ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਤਬ ਨੇ ਸਰ ਹੈਨਰੀ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖ ਦਿੱਤਾ ਹੋਵੇ। ਖਰੜੇ ਦੇ ਇਸ ਅੰਤਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਕਈ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਦਿਸਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਗ਼ਲਤੀ ਕੋਈ ਹੈਰਾਨੀ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਜੇ ਅਸਲੀ ਖਰੜਾ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਤਾਂ ਇਹ ਗੱਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਅਸਲੀ ਖਰੜਾ ਕਿਥੇ ਹੈ। ਨਕਲ ਵਿੱਚ ਇਕ ਗੱਲ ਅਜੀਬ ਹੈ। ਲਾਹੌਰ ਦੇ ਲਗਾਨ ਨਾਲ

3. ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸਾਲ ਦੇ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਹਨ ਉਸ ਸਾਲ ਮੁਲਤਾਨ ਤੇ ਸਿੰਧ ਦੀ ਮਾਲ ਗੁਜ਼ਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਰਹੀ ਹੋਣੀ ਹੈ।

ਸ਼ਬਦ 'ਹਾਲ' (ਵਰਤਮਾਨ) ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਾਕੀ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਪੁਰਾਣੇ ਤੇ ਲਾਹੌਰ ਦੇ ਨਵੇਂ ਹੋਣ। ਪਰ ਇਹ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਾਤਬ ਦੀ ਗ਼ਲਤੀ ਹੋਵੇ।

ਖ਼ਾਨਾ 'ਸ' ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਅਬਦੁਲ ਹਮੀਦ ਦੇ 'ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ' (ਛਪੀ ਹੋਈ ਕਿਤਾਬ ਦੇ ਭਾਗ 2,ਪੰਨਾ 710) ਤੋਂ ਲਏ ਹਨ। ਆਮ ਹਵਾਲੇ ਦੇ ਉਲਟ ਇਸ ਲੇਖਕ ਨੇ ਰਕਮਾਂ ਕਰੋੜਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਸਾਲ ਦਾ ਬਿਲਕੁਲ ਠੀਕ ਲਗਾਨ ਦੱਸਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਮੋਟਾ ਜਿਹਾ ਹਿਸਾਬ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਬਿਰਤਾਂਤ 1647 ਤੇ ਮੁੱਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਇਸਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਲੱਗੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸੇ ਸਾਲ ਦੇ ਜਾਂ ਇਕ ਦੋ ਸਾਲ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ। ਇਹ ਪੁਸਤਕ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਲੱਗਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਜੋੜ ਠੀਕ ਮਿਲ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲੇਖਕ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਚੇਚੇ ਤੌਰ ਤੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਕਿ 1630-32 ਵਿੱਚ ਕਾਲ ਪੈਣ ਨਾਲ ਦੱਖਣ ਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਲਗਾਨ ਘੱਟ ਗਿਆ।

ਖ਼ਾਨਾ 'ਹ' ਤੇ 'ਕ' ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਅਜਿਹੇ ਖਰੜਿਆਂ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੰਪਾਦਨ ਹਾਲੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ। ਇਹ ਖਰੜੇ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ ਵਿੱਚ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਅੰਕੜੇ 'ਐਡੀਸ਼ਨਲ 6588' ਤੋਂ ਤੇ ਦੂਜੇ "ਓਰੀਐਂਟਲ 1779 " ਤੇ "ਓਰੀਐਂਟਲ 1842, 1779 ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਓਰੀਐਂਟਲ 1842, 1779 ਦੀ ਨਕਲ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਵੀ ਹੋ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਖਰੜੇ "ਆਫ਼ੀਸ਼ੀਅਲ ਮੈਨੂਅਲਜ਼" ਦੇ ਸੂਚੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹਨ। ਜਿਥੋਂ ਤਕ ਮੈਨੂੰ ਸਮਝ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਇਹ ਖਰੜੇ ਵਧੇਰੇ ਕਰਕੇ ਅਠਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਨਕਲ ਕਰਵਾਏ ਸਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਬੰਗਾਲ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਕਲਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਬੁੱਝ ਕੇ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹੋਣ। ਪਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਨਾ ਮੰਨਣ ਦਾ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਦਿਸਦਾ। ਜਿਹੜੇ ਖਰੜੇ ਮੈਂ ਵਰਤੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਔਰੰਗਜੇਬ ਦੇ ਕਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵਰ੍ਹੇ ਨਾਲ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਕਾਲ ਦਾ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਕਾਲ ਨਾਲ ਟਾਕਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਥੇ ਤਾਰੀਖ਼ਾਂ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, (ਜਾਂ ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਲ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਿਆ) ਪਰ ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਗ਼ਲਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਵਾਲੇ ਅੰਕੜੇ ਉਹਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਸਾਲ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰਖਦੇ ਹਨ। ਮੈਂ ਕਿੰਨੇ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਅੰਕੜੇ ਛੱਡ ਕੇ ਇਹ ਦੋ ਚੁਣੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪੂਰੀ ਹੈ ਤੇ ਗਲਤੀਆਂ ਘੱਟ ਹਨ। ਦੂਜਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਸਾਫ਼ ਲਿਖੇ ਹੋਏ ਖਰੜੇ ਹਨ ਤੇ ਰਕਮਾਂ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਹਨ।

ਖ਼ਾਨਾ 'ਖ' ਵਾਲੇ ਅੰਕੜੇ ਈਲੀਅਟ ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਜਿਲਦ 7, ਪੰਨਾ 164 ਤੋਂ ਲਏ ਹਨ। ਜਿਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਵਿੱਚ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਹਨ ਉਹ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੱਸ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦਾ। ਸੋ ਮੇਰਾ ਖ਼ਿਆਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਅੰਕੜੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਸਾਲ ਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਠੀਕ ਸੰਨ ਜਾਣਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਿਛਲੇ ਦੋ ਖ਼ਾਨਿਆਂ ਨਾਲ ਏਨੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਿਲਦੇ ਹਨ ਕਿ ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਚਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਪਿਆ ਸੀ। ਕੇਵਲ ਬਿਹਾਰ ਪ੍ਰਾਂਤ ਦਾ ਲਗਾਨ ਵੱਧ

ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਤੇ ਮਗਲੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਭਰੋਸੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ। ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਦੇ ਖਰੜੇ 'ਮੀਰਾ ਤੇ ਜਹਾਂਨੁਮਾ' (ਪਰਸ਼ੀਅਨ 126) ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ੱਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਰਕਮ 72 ਕਰੋੜ ਲਿਖੀ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਅੰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ। ਪਰ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਜੋ ਮੈਂ ਵੇਖੇ ਹਨ, ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਤਾਂ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਪਰ ਇਹ ਰਕਮ 50 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਬਹੁਤ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦੀ। ਜਾਂ ਤਾਂ ਰਕਮ ਗ਼ਲਤ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਠੇਕੇਦਾਰ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਸੋਚੇ ਸਮਝੇ ਇੰਨੀ ਰਕਮ ਬਦਲੇ ਪ੍ਰਾਂਤ ਲੈ ਲਿਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਦੱਖਣ ਵਿੱਚ ਗੋਂਡਵਾਨਾ ਦਾ ਪਹਾੜੀ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਜਿਹੜਾ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰਾ ਵਿਖਾਇਆ ਹੈ, ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ ਤੇ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਅਨਿਸ਼ਚੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੈਂ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅਨੁਪਾਤ ਕੱਢਣ ਲੱਗਿਆਂ ਇਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਿਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ।

ਆਈਨ ਤੇ ਹੋਰ ਖਰੜੇ ਜੋ ਮੈਂ ਵੇਖੇ ਹਨ, ਅਰਬੀ ਲਿੱਪੀ ਵਰਤਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨਾ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਨਹੀਂ। ਪਰ ਮਗਰਲੇ ਅੰਕੜੇ ਕਈ ਅਜਿਹੇ ਖਰੜਿਆਂ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਰਕਮ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਿਸਨੂੰ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਿਖਣਾ ਆਸਾਨ ਕੰਮ ਨਹੀਂ। ਪਰ ਮੈਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਹੜੇ ਖਰੜੇ ਮੈਂ ਵਰਤੇ ਹਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕਰੋੜ ਤੇ ਲੱਖ ਤਾਂ ਸਾਫ਼ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਹਜ਼ਾਰ ਤੇ ਛੋਟੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਸਾਫ਼ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀਆਂ ਹੋਈਆਂ। ਸਾਡੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਲੱਖ ਦਾਮ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਰਕਮ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਰਖਦੀ ਤੇ ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਛੋਟੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ ਜੋੜਾਂ ਵਿੱਚ ਸੱਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਤਾਂ ਗ਼ਲਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਪਰ ਜਦ ਅਸੀਂ ਅਰਬਾਂ ਤੇ ਕਰੋੜਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰ ਰਹੇ ਹੋਈਏ ਤਾਂ ਇਕ ਲੱਖ ਕੋਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

ਕਈ ਖਰੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਦੋ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਰੂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਜਮਾ ਦਾਮੀ', 'ਹਾਸਿਲ ਕਾਮਿਲ', ਤੇ 'ਹਾਸਲ ਸਨਵਾਤ' (ਜਾਂ 'ਹਾਸਿਲ ਅਮਲੀ')। ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਕਨੀਕੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਹੈ। ਕਈ ਵਾਰ ਸਾਨੂੰ ਸਿਰਲੇਖ ਮਿਲਦਾ ਹੈ "ਕੈਫ਼ੀਅਤ ਦਾਮੀ ਵਾ ਹਾਸਲਾਤ" ਅਰਥਾਤ "ਦਾਮੀ ਤੇ ਹਾਸਲਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ"। ਹਾਸਿਲ ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤੇ ਦਾਮੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਹਾਸਿਲ ਕਾਮਲ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ 'ਮਿਆਰੀ ਆਮਦਨ' ਤੇ ਹਾਸਿਲ ਸਨਵਾਤ (ਜਾਂ ਅਮਲੀ) ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ 'ਚਾਲੂ ਆਮਦਨ' ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਸਮਕਾਲੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ। 'ਆਈਨ' ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲਗਾਨ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਨੂੰ ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਜਮਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਮਗਰਲੇ ਖਰੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਦਾਮੀ ਦਾ ਜੋ ਸਥਾਨ ਹੈ ਉਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰਾਜੇ ਦੀ ਆਮਦਨ ਸੀ। ਮੈਂ ਇਸ ਆਧਾਰ ਤੇ ਚਲਿਆ ਹਾਂ ਕਿ 'ਆਈਨ' ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਵਾਂਗ ਜਮ੍ਹਾਂ ਦਾਮੀ ਹੀ ਕੁਝ ਲਗਾਨ ਹੈ ਜੋ ਸਥਾਨਕ ਹਾਕਮ ਲੋਕਾਂ ਤੇ ਲਾਉਂਦੇ ਸਨ ਤੇ ਹਾਸਿਲ ਕੇਵਲ ਇਕ ਹਿਸਾਬ ਲਾਉਣ ਦਾ ਢੰਗ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਮੈਨੂੰ ਕਿਤੇ ਮਿਲ ਨਹੀਂ ਸਕਿਆ। ਮੇਰੇ ਪਾਸ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਕਿ ਜਮ੍ਹਾਂ ਦਾਮੀ ਹੀ ਅਸਲੀ ਲਗਾਨ ਸੀ। ਪਰ ਜਾਪਦਾ ਇਹ ਹੀ ਹੈ ਕਿ

ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਾਂਗ ਦਾਮ ਹੀ ਕਰ ਵਸੂਲੀ ਦਾ ਮਿਆਰ ਸਨ ਤੇ ਅੱਗੋਂ ਹਿਸਾਬ ਲੇਖਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸਨੂੰ ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਦਿੰਦੇ ਸਨ। ਮੈਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ ਕਿ ਦਾਮਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਕਰ ਰੁਪਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਮਗਰਲੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆਂ ਨੂੰ ਖਾਹਮਖਾਹ ਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ। ਸ਼ਬਦ ਹਾਸਿਲ ਦਾ ਅਸਲ ਭਾਵ ਕੀ ਹੈ ? ਇਹ ਇਕ ਦਿਲਚਸਪ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਪੁਰਾਣੇ ਖਰੜਿਆਂ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਇਸਦਾ ਉੱਤਰ ਵੀ ਸ਼ਾਇਦ ਮਿਲ ਜਾਏ ਪਰ ਸਾਡੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਇਸਦਾ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਕਿਉਂ ਜੋ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਿੱਕਾ ਦਾਮ ਹੀ ਸੀ।

ਇਸ ਅੰਤਕਾ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਕੁਝ ਅੰਕੜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਟਾਮਸ ਨੇ 'ਦੀ ਰੈਵਿਨਿਓ ਰਿਸੋਰਸਿਜ਼ ਆਫ਼ ਮੁਗ਼ਲ ਐਮਪਾਇਰ' ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਤੇ ਉਸਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਫ਼ਰਕ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਟਾਮਸ ਦੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਮੁੱਖ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਲਗਾਨ ਵਿੱਚ ਸੀ ਤੇ ਉਸਨੇ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੇ ਲਗਾਨ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਇਆ। ਮੈਂ ਕੇਵਲ ਦੱਸ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਸੋ ਸੁਭਾਵਕ ਹੀ ਮੇਰੇ ਤੇ ਉਸਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ ਉਸਨੇ 'ਆਈਨ' ਤੋਂ ਲਏ, ਉਹ ਮੁਲਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖ਼ਾਨਾ 'ਓ' ਨਾਲ ਮਿਲਦੇ ਹਨ। ਮੁਲਤਾਨ ਦੀ ਆਮਦਨੀ 38, 40 ਜਾਂ 15, 14 ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟਾਮਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਪਹਿਲੀ ਰਕਮ ਠੀਕ ਹੈ। ਮੈਂ ਛੋਟੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਠੀਕ ਸਮਝਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਪਰ ਦੱਸੇ ਹਨ। ਟਾਮਸ ਨੇ ਖ਼ਾਨਾ 'ੲ', 'ਹ ', 'ਕ', ਜਾਂ 'ਖ' ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਵਰਤੇ। ਉਸਨੇ ਖ਼ਾਨਾ 'ਸ' ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਹੀ ਲਏ। ਇਸ ਖ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡਾ ਕੋਈ ਮੱਤ ਭੇਦ ਨਹੀਂ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਮੈਂ ਉਸਦੇ 1654 ਵਾਲੇ ਅੰਕੜੇ ਨਹੀਂ ਵਰਤੇ ਤੇ ਨਾ ਹੀ "ਬਰਨੀਅਰ ਵਾਲੇ ਅੰਕੜੇ"। ਮੈਂ ਉਸਦੇ ਮਗਰਲੇ ਅੰਕੜੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤੇ ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਹ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਹਨ।

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਟਾਮਸ 1654 ਦੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਦੋ ਖਰੜਿਆਂ (ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ, ਨੰਬਰ 6598, 6599) ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਇਕ ਹੀ ਚੀਜ਼ ਹਨ। ਦੋਹਾਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਦੇ ਦੋ ਲੇਖੇ ਹਨ। ਟਾਮਸ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਲੇਖਾ ਲੈ ਲਿਆ ਤੇ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਕੇਵਲ "ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ" ਕਿਹਾ (ਵੇਖੋ ਉਸਦੇ ਪੰਨਾ 33 ਤੇ ਹੇਠਲਾ ਨੋਟ) ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਖਰੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਭੇਦ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਗੱਲ ਨਿਸ਼ਚੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੇਖਿਆਂ ਦਾ ਸਾਲ ਕਿਹੜਾ ਹੈ "ਦਸਤੂਰ-ਉਲ-ਅਮਲ ਮਹਮਲੀ[4] ਹਸਬ-ਉਲ-ਹੁਕਮ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ (ਅਗੇ ਉਪਾਧੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ) ਉਸਦੇ ਰਾਜ ਦਾ ਤੀਜਾ ਸਾਲ, ਹਿਜਰੀ ਸੰਨ 1605 "। ਇਹ ਦੋ ਸੰਨ ਆਪੋ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟਾਮਸ ਨੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਗੱਦੀ ਤੇ ਬੈਠਣ ਦਾ ਸਾਲ 1652-53

4. ਜ਼ੇਰ-ਜ਼ਬਰ ਆਦਿ ਨਾ ਦਿੱਤੇ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ਬਦ ਕੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਨਹੀਂ ਲੱਭ ਸਕਿਆ। ਪਚਰਾਂ ਕੇਵਲ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਇਥੇ ਕੋਈ ਲਗ-ਮਾਤਰ ਹੋਵੇਗੀ। ਮਹਿਮਲ ਜਾਂ ਮੁਹੰਮਲ ਸ਼ਬਦਾਂ ਤੋਂ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਇਸਦੇ ਅਰਥ "ਚਾਲੂ" ਹੋਣ।

ਬਣੇਗਾ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਲ 1658 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਗੱਦੀਓਂ ਲਾਹੇ ਜਾਣ ਤੇ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤੇ ਮੈਨੂੰ ਕਿਸੇ ਲਿਖਤ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਘਟਨਾ ਪੰਜ ਵਰ੍ਹੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਲਿਖੀ ਹੋਵੇ। ਸਾਲ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰੜੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਲੇਖੇ ਨਾਲ ਇਸਨੂੰ ਨਹੀਂ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸ਼ਾਇਦ ਇੰਨਾ ਹੀ ਹੋਵੇ ਕਿ ਦਸਤੂਰ ਉਸ ਸਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਹਸਬੱ ਉਲ ਹੁਕਮ (ਜੋ ਫ਼ਰਮਾਨ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਦਰਜੇ ਦਾ ਹੁਕਮ ਹੋਣਾ ਹੈ) ਅਨੁਸਾਰ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਤੇ ਇਸ ਵਿਚਲੇ ਅੰਕੜੇ ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੈਂ ਆਪ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਨ ਬਹੁਤ ਵੱਧ ਗਿਆ ਸੀ । ਜੇ ਸਾਲ 1654 ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਏ ਤਾਂ ਮੇਰੇ ਇਸ ਮੱਤ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦਾ ਸਾਲ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ।

ਬਰਨੀਅਰ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਪੈਰਿਸ ਵਿੱਚ ਛਪਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਗ਼ਲਤੀਆਂ ਹੋ ਜਾਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਇੰਨੀ ਵੱਧ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੇਰੇ ਵਲੋਂ ਵਰਤੇ ਗਏ ਆਧਾਰਾਂ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਦਸ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਲਈ ਉਸਦੇ ਰੁਪਿਆਂ ਦਾ ਜੋੜ 6,05,77 ਲੱਖ ਦਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬਣਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਖ਼ਾਨਾ 'ਕ' ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸੂਬਿਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵੱਡਾ ਮੱਤਭੇਦ ਹੈ ਜੋ ਸ਼ਾਇਦ ਹਿਸਾਬ ਜਾਂ ਕਿਤਾਬ ਦੀ ਗ਼ਲਤੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟਾਮਸ ਨੇ ਥੈਵਨੋਂਟ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਵੀ ਵਰਤੇ ਹਨ ਭਾਵੇਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਅਨਿਸ਼ਚੇ ਵਾਲੀ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਥੈਵਨੋਂਟ ਨੇ ਕਿੰਨੇ ਦਾਮ ਜਾਂ ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਲਿਵਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣਿਆ ਹੈ। ਲਿਵਰ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉਸਦਾ ਦਸ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦਾ ਜੋੜ 5,91,60 ਲੱਖ ਦਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਥੇ ਵੀ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਦੇ ਲਗਨ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਔਕੜਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਬਰਨੀਅਰ ਵਾਲੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਔਕੜਾਂ ਵਰਗਾ ਹੀ ਹੈ। ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਨੂੰ ਅੱਡ ਰਖਿਆ ਜਾਏ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਲ ਦੇ ਲਗਾਨ ਦੀ ਕੁਲ ਮਾਤਰਾ ਦੀ ਪ੍ਰੋੜ੍ਹਤਾ ਤਾਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਪ੍ਰਾਂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਭਾਰਤੀ ਬਿਰਤਾਂਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਲਿਖਤਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੱਧ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਹਨ।

ਅੰਤਿਕਾ 'ਸ'

ਮੁਦਰਾ, ਤੋਲ ਤੇ ਮਾਪ

ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਲੱਗਿਆਂ ਇੱਕ ਛੋਟੀ ਜਿਹੀ ਔਕੜ ਸਮਕਾਲੀ ਲੇਖਕਾਂ ਵਲੋਂ ਵਰਤੇ ਗਏ ਪੈਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਭਿੰਨਤਾ ਵੀ ਹੈ। ਇਸ ਕਠਿਨਾਈ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦਾ ਸੱਭ ਤੋਂ ਸੌਖਾ ਢੰਗ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੁਦਰਾ, ਤੋਲ ਤੇ ਮਾਪ ਦੀ ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣ ਲਈ ਜਾਏ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦੇ ਰੁਪਏ, ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਤੇ ਟਨ ਆਦਿ ਅਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਗਜ਼ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਅੰਤਕਾ ਵਿੱਚ ਮੈਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਬਾਰੇ ਲਿਖਾਂਗਾ।

ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ ਪਿਆ। ਇਸ ਵਿੱਚ 175 ਗਰੇਨ ਚਾਂਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭਾਰ ਅਜਕਲ ਦੇ ਰੁਪਏ (ਜੋ ਲਗਭਗ 180 ਗਰੇਨ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 165 ਗਰੇਨ ਚਾਂਦੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ) ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਰੁਪਏ ਚਲਦੇ ਸਨ ਪਰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਇਕ ਖ਼ਾਸ ਸਿੱਕਾ ਜਿਸਨੂੰ 'ਚਲਕੀ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਮਿਆਰੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਨੂੰ 'ਖ਼ਜ਼ਾਨਾ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਕਟੌਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਦਲੇ ਨਵੇਂ ਸਿੱਕੇ ਮਿਲ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਘਸੇ ਹੋਏ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕਟੌਤੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਹ ਠੀਕ ਹੈ ਕਿ ਇੰਗਲੈਂਡ ਤੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੀ ਆਮ ਅਦਲਾ ਬਦਲੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਪਰ ਹਿਸਾਬ ਕਿਤਾਬ ਲਈ ਦਲਾਲ ਇਕ ਰੁਪਏ ਨੂੰ ਢਾਈ ਸ਼ਿਲਿੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣਦੇ ਸਨ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਮੁੱਲ ਘੱਟ ਕੇ ਸਵਾ ਦੋ ਸ਼ਿਲਿੰਗ ਹੋ ਗਿਆ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਖ਼ਰੀਦ ਸ਼ਕਤੀ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਪੰਜਵੇਂ ਅਧਿਆਇ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ।

ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਇਕ ਨਵਾਂ ਸਿੱਕਾ ਚਲਾਇਆ ਜੋ ਪੁਰਾਣੇ ਰੁਪਏ ਨਾਲੋਂ 20% ਵੱਧ ਭਾਰਾ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਸਨੂੰ ਨਵੇਂ ਮਣਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ। ਨਵੇਂ ਮਣ ਦਾ ਭਾਰ ਵੀ ਇਸੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਕੁਝ ਸਿੱਕੇ ਅਜ ਕਲ ਅਜਾਇਬ ਘਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੁਪਿਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਰੁਪਏ ਹੀ ਚਲਦੇ ਰਹੇ। ਰੁਪਿਆਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਿੱਕੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਨ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤਕ ਘੱਟਦਾ ਵੱਧਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ।

ਰਿਆਲ ਆਫ਼ ਏਟ : ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਯੂਰਪੀ ਮੁਦਰਾ ਸਪੇਨ ਦਾ ਰਿਆਲ ਆਫ਼ ਏਟ ਸੀ। ਇਹ ਲਗਭਗ ਦੋ ਰੁਪਏ ਮੁੱਲ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਜਿਥੇ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਨਹੀਂ ਬਣਦੇ ਸਨ, ਉਥੇ ਕਈ ਸਮੇਂ ਇਸਦਾ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘੱਟ ਜਾਂ

ਵੱਧ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਨਾਮ	ਧਾਤ	ਦੇਸ	ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ
ਗਿਲਡਰ ਜਾਂ ਫਲਾਰਿਨ	ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸਿੱਕਾ	ਡੱਚ ਹਿਸਾਬ ਲਈ	ਰੁਪਏ ਦਾ 5/6
ਰਿਆਲ	ਚਾਂਦੀ	ਸਪੇਨ : ਇਹ ਸਿੱਕਾ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਮ ਚਲਦਾ ਸੀ।	2 ਰੁਪਏ
ਮਹਿਮੂਦੀ	ਚਾਂਦੀ	ਦੱਖਣੀ ਗੁਜਰਾਤ	ਪਹਿਲਾਂ 2/5 ਰੁਪਏ ਵੱਧ ਕੇ 4/9 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ।
ਦਾਮ (ਜਾਂ) ਪੈਸਾ	ਤਾਂਬਾ	ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ	ਪਹਿਲਾਂ 1/40 ਰੁਪਏ ਵੱਧਕੇ 1/30 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ।
ਪੈਸਾ (ਜਾਂ ਅੱਧਾ ਦਾਮ)	ਤਾਂਬਾ	"	1/80 ਰੁਪਏ, ਵੱਧ ਕੇ 1/60 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ।
ਨਵਾਂ ਪੈਗੋਡਾ	ਸੋਨਾ	ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ	ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ 3-1/2 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ
ਪੁਰਾਣਾ	ਸੋਨਾ	"	ਚਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਫਿਰ ਪੰਜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਗਿਆ।
ਫਨਾਮ	ਸੋਨਾ	-	ਬਦਲਦਾ ਰਿਹਾ। ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਫਨਮ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੈ।

ਗਿਲਡਰ : ਗਿਲਡਰ (ਜਾਂ ਗਲਡਨ ਜਾਂ ਫਲਾਰਿਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਾਸਤੇ 'ਫ' ਚਿੰਨ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ) ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਚਲਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਡੱਚ ਆਪਣਾ ਹਿਸਾਬ ਇਸੇ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਸਨ। ਉਹ ਹਿਸਾਬ ਸਥਾਨਕ ਮੁਦਰਾ ਨੂੰ ਗਿਲਡਰਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਲੈਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ ਜਿਥੋਂ ਤੱਕ ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੇਖੇ ਦੀ ਮੁਦਰਾ ਕਹਿਣਾ ਹੀ ਉਚਿਤ ਹੈ। ਇਕ ਗਿਲਡਰ 20 ਸਟਾਈਵਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲੇ ਇਕ ਰੁਪਏ ਨੂੰ 24 ਸਟਾਈਵਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਕ ਗਿਲਡਰ 5/6 ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਨੁਪਾਤ ਬਟਾਵੀਆਂ ਜਰਨਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਲਿਖੀਆਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਮੱਦਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ। ਉਥੇ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ ਦੋਹਾਂ ਮੁਦਰਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖ ਰਖਿਆ ਹੈ। ਗਿਲਡਰਾਂ ਦਾ ਜੋੜ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ 'ਸੋਨੇ ਦੇ ਟਨ' ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਸੱਚਮੁਚ ਸੋਨੇ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਨਹੀਂ ਸੀ ਹੁੰਦਾ। ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਕੇਵਲ ਇਕ ਲੱਖ ਗਿਲਡਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਮਹਿਮੂਦੀ : ਜਦੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਸੁਤੰਤਰ ਸੀ ਤਾਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਿੱਕਾ ਮਹਿਮੂਦੀ ਸੀ। ਅਕਬਰ ਨੇ 1572-73 ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤ ਜਿੱਤਿਆ ਤਾਂ ਉਸਨੇ ਰੁਪਏ ਬਣਾਉਣੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਪਰ ਉਤ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਬਣਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਤਾਪਤੀ ਦੇ ਕੁਝ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਬਗਲਾਨ ਦਾ ਰਾਜਾ ਪ੍ਰਤਾਪ ਸ਼ਾਹ ਵੀ ਮੁਲੇਹੇਰ ਦੇ ਕਿਲੇ ਵਿੱਚ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਬਣਾਂਦਾ ਸੀ। ਜਦ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਬਣਨੀਆਂ ਬੰਦ ਹੋ ਗਈਆਂ ਤਾਂ ਇਥੇ ਬਣਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਫਿੰਚ ਨੇ 1610 ਵਿੱਚ ਤੇ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਲਿਖੀ ਚਿੱਠੀ ਵਿੱਚ ਮੁਲੇਹਰ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। 1622 ਵਿੱਚ ਰਾਜੇ ਪਾਸੋਂ ਮੁਦਰਾ ਲਈ ਰਾਹਦਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ। 1636 ਤੱਕ ਇਹ ਟਕਸਾਲ ਚਲਦੀ ਰਹੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਹੀ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਰੁਪਿਆ ਚਾਲੂ ਹੋ ਚੁੱਕਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਦੱਖਣੀ ਨਗਰਾਂ ਸੂਰਤ ਤੇ ਥੜੋਚ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹੀ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਮੁਦਰਾ ਬਦਲੀ ਦੀ ਦਰ ਵੱਧਦੀ-ਘੱਟਦੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ ਪਰ ਜਦ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਵਪਾਰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਇਹ ਦਰ ਦੋ ਰੁਪਏ ਦੀਆਂ ਪੰਜ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸੀ। 1650 ਤੱਕ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੀ ਦਰ ਲਿਖੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਵੈਸੇ ਮਹਿਮੂਦੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵੱਧਦਾ ਗਿਆ ਤੇ ਸਾਨੂੰ ਕਿਤੇ-ਕਿਤੇ ਇਹ ਲਿਖਿਆ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਠੀਕ ਦਰ ਚਾਰ ਰੁਪਏ ਦੀਆਂ ਨੌਂ ਮਹਿਮੂਦੀਆਂ ਸੀ। ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ ਕਿ ਸੂਰਤ ਦਾ ਲੇਖਾ ਠੀਕ ਨਹੀ ਸੀ 1651 ਵਿੱਚ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲਿਆ। ਇਹ ਮਹਿਮੂਦੀ ਇਕ ਸ਼ਿਲਿੰਗ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮਹਿਮੂਦੀ ਦਾ ਮੁੱਲ 4/9 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ।

ਦਾਮ ਤੇ ਪੈਸਾ : ਉਸ ਸਮੇਂ ਸ਼ਬਦ 'ਪੈਸਾ' ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਮੋਟੇ ਤੌਰ ਤੇ ਇਹਦਾ ਅਰਥ ਮੁਗਲ ਸਾਮਰਾਜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਤਾਂਬੇ ਦਾ ਸਿੱਕਾ ਹੈ। ਅਕਬਰ ਨੇ 324 ਗਰੇਨ ਦਾ ਇਕ ਵੱਡਾ ਸਿੱਕਾ ਬਣਾਇਆ ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਦਾਮ ਦਾ ਨਾਂ ਦਿੱਤਾ। ਅਕਬਰ ਸਮੇਂ 40 ਦਾਮ ਇਕ ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਪਰ ਇਸ ਸਿੱਕੇ ਨੂੰ ਵੀ ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ "ਤੀਹ ਪੈਸੇ ਦਾ ਸੇਰ" ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਅਕਬਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸਾਰ ਤੀਹ ਦਾਮ ਦਾ ਭਾਰ ਇਕ ਸੇਰ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਪੈਸਾ ਅੱਧੇ ਦਾਮ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਜਿਸਨੂੰ ਅਧੇਲਾ ਵੀ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹ ਗੱਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿਚ ਮਹਿਮੂਦੀ 32 ਪੈਸੇ ਦੀ ਤੇ ਰੁਪਿਆ 80 ਪੈਸੇ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਵਧਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਅਧਿਆਇ 5 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਲਾਹੌਰ ਤੇ ਕਲਕੱਤੇ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸੂਚੀਆਂ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਆਮ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਇਕੋ ਜਿੰਨਾ ਰਿਹਾ। ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ ਦੇ ਰਾਜ ਸਮੇਂ ਇਹ ਭਾਰ ਘੱਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਅਜ ਕਲ ਵਾਂਗ ਆਨਿਆਂ ਤੇ ਪਾਈਆਂ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਉਤਰ ਜਾਂ ਪੱਛਮੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀ ਮਿਲਦਾ। ਹਾਂ, ਬੰਗਾਲ ਤੇ ਬਿਹਾਰ ਵਿੱਚ ਭਾਵੇਂ ਆਨੇ ਚਲਦੇ ਨਹੀ ਸਨ ਤਾਂ ਵੀ ਹਿਸਾਬ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਆਨਿਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਪਗੋਡੇ : ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 'ਹੂਨ' ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਪਰ ਯੂਰਪੀ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਗੋਡੇ ਕਹਿੰਦੇ

ਸਨ। ਦੋ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਪਗੋਡੇ ਅਰਥਾਤ ਨਵੇਂ ਤੇ ਪੁਰਾਣੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਚਲਦੇ ਸਨ। ਨਵਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਧਾਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। ਪੁਰਾਣਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸਹੀ ਕੀਮਤ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਨਵੇਂ ਪਗੋਡੇ : ਇਹ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਤੇ ਬੀਜਾਪੁਰ ਵਿੱਚ, ਕਈ ਹਿੰਦੂ ਟਕਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ ਡੱਚ ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਟਕਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਘੜੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। 1621 ਵਿੱਚ ਨਵਾਂ ਪਗੋਡਾ ਲਗਭਗ ਸਪੇਨ ਦੇ ਡੇਢ ਰਿਆਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ ਜੋ ਲਗਭਗ ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। 1633 ਵਿੱਚ ਅਰਮਾਗਾਂਓ ਪਗੋਡਾ ਜਿਹੜਾ 'ਨਵਾਂ' ਸੀ 1-3/5 ਰਿਆਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਰਿਆਲ ਉਦੋਂ ਪੰਜ ਸਿਲਿੰਗ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਪਗੋਡਾ 6 ਸ਼ਿਲਿੰਗ 8 ਪੈਂਸ ਦਾ ਹੋਇਆ। ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਗੋਡਾ 8 ਸ਼ਲਿੰਗ ਦਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣ ਲੱਗਾ। ਇਸਦਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ਾਇਦ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਸੋਨਾ ਮਹਿੰਗਾ ਹੁੰਦਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ 1651 ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 2-1/4 ਸ਼ਿਲਿੰਗ ਦਾ ਰੁਪਿਆ ਤੇ 8 ਸ਼ਿਲਿੰਗ ਦਾ ਪਗੋਡਾ ਮੰਨਿਆ, ਅਸੀਂ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਤਲੇ ਦਹਾਕੇ, ਵਿੱਚ ਪਗੋਡੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ ਸਾਢੇ ਤਿੰਨ ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗਿਆਤ ਹੈ, ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦਾ ਭਾਅ ਵੱਧਦਾ ਗਿਆ।

ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ : ਮੈਨੂੰ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਪਗੋਡਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪਈਆਂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਧਾਤਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲੀ ਪਰ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਦੀ ਰਾਏ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਠੀਕ ਹੀ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੱਖਣੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਯਾਤਰਾ ਸਮੇਂ ਕਾਫ਼ੀ ਵਪਾਰ ਵੀ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਜੋ ਸਿੱਕਿਆਂ ਸੰਬੰਧੀ ਉਸਦੀ ਰਾਏ ਭੁਲੇਖੇ ਭਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਉਹ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ ਵਿਜੈਨਗਰ ਰਾਜ ਨੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਨੇ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਨਵੇਂ ਪਗੋਡੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੀ ਸੀ। ਪਰ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਸਮੇਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਲਗਭਗ ਇਕ ਰੁਪਿਆ ਵੱਧ ਸੀ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ ਲੈਣ ਦੇਣ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਗਾਨ ਦੇਣ ਸਮੇਂ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਹੀ ਪਗੋਡਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ ਨੂੰ ਢਾਲਣਾ ਪਾਪ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸ਼ਾਹੂਕਾਰ ਹਰ ਵਰ੍ਹੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀ ਰਾਸ਼ੀ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਦੇ ਰਾਜੇ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਦਿੰਦੇ ਸਨ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਪੁਰਾਣੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਨੂੰ ਨਾ ਢਾਲੇ। ਜੇ ਇਹ ਵਾਰਤਾ ਠੀਕ ਹੈ ਤਾਂ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ ਦਾ ਮੁਲ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਧਦਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਮੁੱਲ ਬਹੁਤਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ ਵਿਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਭੇਜੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਢਾਲਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਘੱਟਦੀ ਤਾਂ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸ਼ਾਹੂਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਲਾਭ ਦੀ ਆਸ ਹੋ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡਿਆਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਨਵਿਆਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਵਧਿਆ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਚਾਂਦੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿੱਚ ਦੋਹਾਂ ਦਾ ਮੁਲ ਹੀ ਵਧਿਆ। 1632 ਦੇ ਲਗਭਗ 100 ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ 125 ਨਵਿਆਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਗਿਣੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਪਰ 1651 ਵਿੱਚ ਇਹ ਭਾਅ 130 ਤੇ 1656 ਵਿੱਚ 145 ਹੋ ਗਿਆ।[1] ਜਦ ਨਵਾਂ ਪਗੋਡਾ 6 ਸ਼ਲਿੰਗ 8 ਪੈਂਸ ਦਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਤਾਂ ਪੁਰਾਣੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਮੁਦਰਾ ਵਿੱਚ 8 ਸ਼ਲਿੰਗ 4 ਪੈਂਸ ਸੀ। ਮੁਗ਼ਲ ਮੁਦਰਾ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਪੁਰਾਣੇ

1. 1667 ਵਿੱਚ ਮਦਾਪੋਲਮ ਤੋਂ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਲਿਖੇ ਇਕ ਪੱਤਰ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਥਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡਿਆਂ ਤੇ ਲਗਭਗ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਉਹ ਲਗਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰਦੇ ਸਨ ਜਿਸ ਕਰਕੇ 170 ਨਵੇਂ ਪਗੋਡਿਆਂ ਬਦਲੇ ਹੀ 100 ਪੁਰਾਣੇ ਮਿਲਦੇ ਸਨ।

ਪਗੋਡੇ ਦਾ ਮੁੱਲ ਚਾਰ ਰੁਪਏ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਘੱਟ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੇ ਪੰਜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੀ ਵੱਧ ਗਿਆ। ਪਗੋਡੇ ਦੇ ਨਾਲ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਛੋਟੇ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਅੰਤਰ ਸੀ। ਸੋਨੇ ਦੇ ਛੋਟੇ ਸਿੱਕੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਫਨਮ ਕਹਿੰਦੇ ਸਨ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਇਕ ਪਗੋਡੇ ਦੇ 12, 15, 16, 18, 24 ਜਾਂ 32 ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਤਾਂਬੇ ਦੇ ਵੀ ਭਾਂਤ-ਭਾਂਤ ਦੇ ਸਿੱਕੇ ਚਲਦੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿੱਕਿਆਂ ਦਾ ਸਾਡੇ ਲਈ ਮਹੱਤਵ ਕੇਵਲ ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿਸੇ ਵਸਤੂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿੱਕਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਪ੍ਰਸੰਗ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ।

ਤੋਲ

ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਤੋਲ ਨਹੀਂ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਾਰੇ ਤੋਲ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖੇ ਹਨ। ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਆਪਣਾ ਹਿਸਾਬ ਪੌਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਤੇ ਇਹ ਤੋਲ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਬਦਲਿਆ। ਇਥੇ ਇਹ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਯੂਰਪ ਦੇ ਦੂਜੇ ਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਲੀਰੇ ਦਾ ਭਾਰ ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਭਾਰ ਨਾਲੋਂ ਕਾਫ਼ੀ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਲਾਂ ਵਿਚੋਂ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਸੰਬੰਧੀ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਪੌਂਡ ਮਹੱਤਵ ਪੂਰਨ ਹੈ।[2]

ਡੱਚ ਪੌਂਡ : ਉਸ ਸਮੇਂ ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਕਈ ਤੋਲਾਂ ਦੇ ਪੌਂਡ ਚਲਦੇ ਸਨ। ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਾਰੇ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਐਮਸਟਰਡਮ ਦੇ ਪੌਂਡ ਅਨੁਸਾਰ ਤੋਲੇ ਜਾਣ। ਇਸਦਾ ਭਾਰ 494 ਗਰਾਮ[3] ਸੀ ਜੋ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਨਾਲੋਂ 9/100 ਭਾਗ ਵੱਧ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹੋਰ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੇ ਟਾਕਰੇ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ ਵਪਾਰੀ ਗਰਮ ਮਸਾਲੇ ਵਾਲਾ ਪੌਂਡ ਹੀ ਸਭ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਲਈ ਵਰਤਦੇ ਸਨ। ਡੱਚ ਪੌਂਡਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡਾਂ ਵਿੱਚ ਬਦਲਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚ 9 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਪਰ ਸਾਧਾਰਨ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਦਸਵਾਂ ਭਾਗ ਵਧਾਣ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਕਾਫ਼ੀ ਠੀਕ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾ ਸਕਦੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਫਰਾਂਸ ਦਾ ਲੀਰਾ ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਨਾਲੋਂ ਹੌਲਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਇਹ ਕਾਫ਼ੀ ਹੱਦ ਤਕ ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੀ ਸੀ।

ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਟਨਾਂ ਨੂੰ ਵਜ਼ਨ ਸਮਝਣਾ ਖ਼ਤਰਨਾਕ ਹੈ। ਇਸ ਸ਼ਬਦ

---

2. ਛਪ ਚੁੱਕੇ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਪੌਂਡ ਲਈ ਦੋ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸੰਕੇਤ ਚਿੰਨ ਵਰਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਪਹਿਲਾਂ-ਪਹਿਲ ਮੈਂ ਇਹ ਭੁਲੇਖਾ ਖਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇਹ ਦੋ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਤੋਲਾਂ ਦੇ ਸੰਕੇਤ ਚਿੰਨ੍ਹ ਹਨ। ਪਰ ਜਦ ਮੈਂ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਕਾਂ ਪਾਸੋਂ ਪੁੱਛਿਆ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਦੋਹਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਨਹੀਂ।
3. ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਟੈਰਿੰਗ ਅਤੇ ਵਾਨ ਵੇਅਰਿੰਗਨ ਦੀ ਪੁਸਤਕ 'ਪਾਸਟ ਐਂਡ ਪਰੈਜ਼ੈਂਟ ਮੈਜਰਜ਼ ਵੇਟਸ ਐਂਡ ਕਾਇਨਜ਼' ਵਿਚੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਸ ਪੁਸਤਕ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਉਣ ਲਈ ਡਾਕਟਰ ਡਬਲਿਊ ਆਰ ਵਿਸਰਪ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦੀ ਹਾਂ। ਮੈਂ ਇਹ ਕਿਤਾਬ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਿਆ।

ਦਾ ਅਰਥ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 60 ਘਣ ਫੁਟ[4] ਸਥਾਨ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਸਦੇ ਹੋਰ ਵੀ ਕਈ ਅਰਥ ਸਨ। ਹਾਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਸ਼ਬਦ ਲਾਸਟ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ 2 ਟਨ ਜਾਂ 120 ਘਣ ਫੁਟ ਸਥਾਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸੋ ਕਿਤੇ ਤਾਂ ਅਸੀਂ ਪੜ੍ਹਦੇ ਹਾਂ ਕਿ 158 ਲਾਸਟ ਚਾਵਲ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਹਾਲੈਂਡ ਦੇ 474,200 ਪੌਂਡ ਸੀ। ਇਸਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਹੋਇਆ ਕਿ ਚਾਵਲ ਦਾ ਇਕ ਲਾਸਟ 3270 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਪਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਚਾਵਲ ਦੇ ਇਕ ਲਾਸਟ ਦਾ ਵਜ਼ਨ 3750 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੇ ਇਕ ਲਾਸਟ ਦਾ ਵਜ਼ਨ 2616 ਪੌਂਡ ਸੀ।

ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਦਾ ਕੁਇੰਟਲ ਜਾਂ ਕਿੰਟਲ ਪੂਰਬ ਵਿੱਚ ਆਮ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਲਗਭਗ 130 ਪੌਂਡ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਵਜ਼ਨ ਮਣਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਚਾਲੀ ਸੇਰ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਸੇਰ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਥਾਂ-ਥਾਂ ਬਦਲਦਾ ਰਹਿੰਦਾ ਸੀ।[5] ਅਕਬਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਮਣ ਦਾ ਇਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਅਰਥ ਹੋ ਗਿਆ। ਹੁਣ ਸੇਰ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਕੁਝ ਦਾਮਾਂ ਦੇ ਵਜ਼ਨ ਬਰਾਬਰ ਮੁਕੱਰਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਅਕਬਰ ਦਾ ਸੇਰ 30 ਦਾਮ ਦੇ ਵਜ਼ਨ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅਕਬਰ ਦਾ ਮਣ 1200 ਦਾਮ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਕ ਦਾਮ ਦਾ ਭਾਰ 324 ਗਰੇਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਤੋਲ ਵਿੱਚ ਮਣ 55-1/2 ਪੌਂਡ ਦਾ ਬਣੇਗਾ। ਇਹ ਲਗਭਗ ਅਧਾ ਹੰਡਰਡਵੇਟ ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ ਵਪਾਰੀ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 55 ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਮੰਨਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸ਼ਾਇਦ ਠੀਕ ਹੀ ਸੀ ਕਿਉਂ ਜੋ ਕਈ ਵਾਰ ਦਾਮ ਪੁਰਾਣੇ ਹੋ ਕੇ ਘਸ ਵੀ ਗਏ ਹੋਣਗੇ। ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲੇ 50 ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਮੰਨਦੇ ਸਨ ਜੋ 54-1/2 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬਣਦਾ ਹੈ ਪਰ ਪੌਂਡ ਨਾਲੋਂ ਛੋਟੀ ਮਾਤਰਾ ਲਿਖਣ ਦਾ ਰਿਵਾਜ਼ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਹੀ ਸ਼ਾਇਦ ਵਪਾਰੀ ਪੂਰੇ 50 ਜਾਂ 55 ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਲਿਖਦੇ ਸਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮਣ ਥੋੜਾ ਜਾਂ ਘੱਟ ਵੀ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇ।

1619 ਵਿੱਚ ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਸਾਧੂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਹਿੰਦੂ ਸ਼ਾਸਤਰਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸੇਰ 36 ਦਾਮ ਦਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੋ ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ 36 ਦਾਮ ਦਾ ਸੇਰ ਚਾਲੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। 1620 ਵਿੱਚ ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਂਗੀਰੀ ਮਣ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। 1622 ਵਿੱਚ ਬੁਰਹਾਨਪੁਰ ਵਿੱਚ 36 ਪੈਸੇ ਦੇ ਵਜ਼ਨ ਦੇ ਸੇਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ

---

4. ਤੋਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਟਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਸਤਾਰ੍ਹਵੀਂ ਸਦੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਸਦੀ ਦੇ ਆਰੰਭ ਵਿੱਚ ਛਪੀਆਂ ਕਿਤਾਬਾਂ ਵਿੱਚ ਤੋਲ ਦੀ ਵੱਡੀ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਹੰਡਰਵੇਟ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਟਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਲਗੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਤਾਂ ਮੁਸਕਲ ਹੈ ਕਿ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਕਦੋਂ ਟਨ ਨੂੰ ਤੋਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਸ਼ਾਇਦ ਪਹਿਲਾਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੇ ਤੇ ਫਿਰ ਪੁਸਤਕਾਂ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ। ਅੱਡ-ਅੱਡ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਟਨ ਦਾ ਅਰਥ ਲੋਹੇ, ਸਿੱਕੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਰੀ ਚੀਜ਼ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਆਮ ਅਰਥ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਮੱਲੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਥਾਂ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਮੈਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਵਪਾਰਕ ਤੇ ਵਿਦਿਅਕ ਪੁਸਤਕਾਂ ਨੂੰ ਵੇਖ ਕੇ ਹੀ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਬਣਾਈ ਹੈ।

5. ਕਿਤੇ-ਕਿਤੇ 39, 41 ਜਾਂ 42 ਸੇਰ ਦੇ ਮਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਵੀ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਪਰ ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਸੌਦਿਆਂ ਸਮੇਂ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਰਿਆਇਤਾਂ ਨੂੰ ਹੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵਪਾਰੀ ਮਣ ਪਿਛੇ ਇਕ ਸੇਰ ਘੱਟ ਵੀ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜ ਕਲ ਅਸੀਂ ਇਹਨੂੰ 2-1/2 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕਹਾਂਗੇ। ਕਈ ਥਾਵਾਂ ਤੇ 60 ਸੇਰ ਦਾ ਵਰਣਨ ਵੀ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਸੇਰ 20 ਪੈਸੇ ਦੇ ਤੋਲ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ 60 ਸੇਰ ਠੀਕ ਹੀ ਇਕ ਅਕਬਰੀ ਮਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣਗੇ।

ਸ਼ਾਹੀ ਹੁਕਮ ਦੀ ਦੂਰ ਦੂਰ ਤਕ ਪਾਲਣਾ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮਣ ਲਗਭਗ 66 ਪੌਂਡ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਣ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਕੁਝ ਸਾਲ ਚਲਦਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਦੋਂ ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਦੇ ਨਵਾਂ ਤੋਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। 1636 ਵਿੱਚ ਹੁਗਲੀ ਦੀ ਇਕ ਡੱਚ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 66 ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਇਹੀ ਗੱਲ 1642 ਵਿੱਚ ਬਾਲਾਸੌਰ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦੀ ਹੈ। ਪਰ 1645 ਵਿੱਚ ਪਿਪਲੀ ਦੀ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨੀ ਮਣ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਕ ਸੇਰ 37 ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਪਾਰੀ ਵਲੋਂ ਸੇਰ ਪਿਛੇ ਇਕ ਪੈਸਾ ਵੱਧ ਤੋਲਣ ਦੀ ਰਿਆਇਤ ਹੋਵੇ। 1620 ਵਿੱਚ ਹਿਊਜ਼ ਨੇ ਇਕ ਹੀ ਮੰਡੀ ਵਿੱਚ 30 ਪੈਸੇ ਦਾ ਅਕਬਰੀ ਸੇਰ ਤੇ 34-1/2 ਪੈਸੇ ਦਾ ਸੇਰ ਵੀ ਵੇਖਿਆ। ਸ਼ਾਹ ਜਹਾਨ ਨੇ ਸੇਰ ਦਾ ਵਜ਼ਨ 40 ਦਾਮ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮਣ 74 ਪੌਂਡ ਦਾ ਹੋ ਗਿਆ। ਮੈਨੂੰ ਉਹ ਮਿਤੀ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਹੋਇਆ ਪਰ 1634 ਵਿੱਚ ਇਹ ਮਣ ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਸਮਕਾਲੀ ਡੱਚ ਲੇਖਕ 67 ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਦੇ ਮਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ 74 ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੌਂਡ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਮਗਰਲੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਿੰਧ ਤੋਂ ਬੰਗਾਲ ਤੱਕ ਇਸ ਮਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਮਿਲਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹਰ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਰਹੀ ਸੀ। ਖ਼ਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਨੀਲ[6] ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਵੀ ਅਕਬਰੀ ਮਣਾਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਅਜ ਕਲ ਦਾ 82 ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਬਿਲਕੁਲ ਨਵੀਂ ਚੀਜ਼ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਇਹ ਕਿਤੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ।

ਹੁਣ ਤਕ ਮੈਂ ਮੁਗ਼ਲਾਂ ਦੇ ਮਣ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਤੋਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵੱਖਰੀ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅਰੰਭ ਵਿੱਚ ਉਥੇ 27 ਅਤੇ 32-1/2 ਪੌਂਡ ਦੇ ਦੋ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਮਣ ਚਲਦੇ ਸਨ ਪਰ ਵੱਡਾ ਵਪਾਰ 32-1/2 ਪੌਂਡ ਦੇ ਮਣਾਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ 33 ਪੌਂਡ ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸੇਰ 18 ਪੈਸੇ ਦੇ ਵਜ਼ਨ ਬਰਾਬਰ ਮੰਨਿਆ ਹੈ।[7] ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਕਦੇ 30 ਤੇ ਕਦੇ 30-1/2 ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 30-1/2 ਪੌਂਡ ਦਾ ਮਣ ਹੀ ਚਲਦਾ ਹੋਣਾ ਹੈ ਪਰ ਹਿਸਾਬ ਲਈ ਇਸਨੂੰ 30 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹੋਣਗੇ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਇਸ ਗੁਜਰਾਤੀ ਸੇਰ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 20 ਪੈਸੇ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਮੈਥਵੋਲਡ ਨੇ 1636 ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚੇ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ : "12 ਫਰਵਰੀ"। ਸ਼ਾਹੀ ਫ਼ਰਮਾਨ ਅਨੁਸਾਰ ਇਥੋਂ (ਸੂਰਤ) ਦਾ ਸੇਰ 18 ਪੈਸੇ ਤੋਂ ਵਧਾ ਕੇ 20 ਪੈਸੇ ਦੇ ਤੋਲ ਬਰਾਬਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸਾਰ ਸਾਰੇ ਤੋਲ ਠੀਕ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਸਾਲ ਭਰ ਤੋਂ ਇਉਂ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਹੁਣ ਇਥੋਂ ਦਾ ਮਣ ਜਹਾਨੀ ਮਣ ਨਾਲੋਂ ਅੱਧਾ ਹੈ। ਜਹਾਨੀ ਮਣ 40 ਸੇਰ ਦਾ ਹੁੰਦਾ

---

6. ਇਹ ਗੱਲ ਕੇਵਲ ਨੀਲ ਤੇ ਹੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। 1655 ਵਿੱਚ ਇਕ ਦਲਾਲ ਕੌਰੀਨੀਅਲ ਦੇ ਇਕ ਸੌਦੇ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦਾ ਹੈ, "ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾ ਸਮਝਦੇ ਸੀ ਕਿ ਸੇਰ 36 ਪੈਸੇ ਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਢੰਗ ਤਾਂ ਤਿੰਨ ਸਾਲ ਤੋਂ ਬਦਲ ਗਿਆ ਹੈ ਤੇ ਹੁਣ ਸੇਰ 40 ਪੈਸੇ ਦਾ ਹੈ।" (ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 18) ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ 1652 ਤੱਕ ਕੌਰੀਨੀਅਲ ਸੇਰ ਜਹਾਂਗੀਰੀ ਹੀ ਸੀ।

7. ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਛੋਟਾ ਮਣ, ਦੱਖਣੀ ਮਣ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਚਲਦਾ ਹੈ ਤੇ ਜਿਸਦਾ ਵਰਣਨ ਅਸੀਂ ਅੱਗੇ ਕਰਾਂਗੇ।

ਹੈ ਤੇ ਇਕ ਸੇਰ 40 ਪੈਸੇ ਦੇ ਤੋਲ ਬਰਾਬਰ"।[8] ਤੋਲਾਂ ਦੇ ਠੀਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹੁਕਮ ਦੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਗੁਜਰਾਤੀ ਮਣ ਦਾ ਵਜ਼ਨ 37 ਜਾਂ ਲਗਭਗ 37 ਪੌਂਡ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣ ਲਗਾ। ਹਾਲੈਂਡ ਵਾਲੇ ਇਸਨੂੰ 34-1/2 ਡੱਚ ਪੌਂਡ ਮੰਨਦੇ ਸਨ ਜੋ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਤੋਲ ਨਾਲੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਵੱਧ ਬਣਦਾ ਹੈ। ਸੂਰਤ ਦੇ ਦਲਾਲ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨੀ ਮਣ ਨੂੰ 'ਦੂਹਰਾ ਮਣ' ਲਿਖਦੇ ਸਨ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਤੋਲਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਠੀਕ ਹੀ ਸੀ।

ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੋਂ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਮਣਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯਮਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਰਦੀ। ਇਹ 25 ਤੇ 27 ਪੌਂਡ ਦੇ ਦਰਮਿਆਨ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਨਿਜ਼ਾਮਪਟਮ ਵਿੱਚ 27 ਪੌਂਡ, ਮੈਸੋਲੀਪਟਮ ਤੇ ਕਾਲੀਕਟ ਵਿੱਚ 26 ਪੌਂਡ ਦਾ, ਟੈਗਨਾਪਟਮ ਤੇ ਮਦਰਾਸ ਵਿੱਚ 25 ਪੌਂਡ ਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ 'ਕੈਂਡੀ' ਜਾਂ 'ਬਹਾਰ' ਲਗਭਗ 20 ਮਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ।

ਈਰਾਨ ਦਾ ਮਣ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਛੋਟਾ ਸੀ। ਤਬਰੇਜ਼ ਵਿੱਚ ਮਣ 6 ਪੌਂਡ 5 ਔਂਸ ਦਾ ਸੀ। ਇਸਫਹਾਨ ਵਿੱਚ 'ਮਨਿ-ਸ਼ਾਹੀ' ਜਾਂ 'ਬਤਮਾਨ' 12-1/2 ਪੌਂਡ ਦਾ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਅਰਾਕਾਨ ਦਾ ਮਣ 46 ਪੌਂਡ ਦਾ ਸੀ।

ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਚਾਲੂ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਮਣਾਂ ਦੀ ਸਾਰਣੀ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ :

ਨਾਂ	ਪੌਂਡਾਂ ਵਿਚ ਲਗਭਗ ਵਜ਼ਨ		ਦਾਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸੇਰ ਦਾ ਭਾਰ	ਪ੍ਰਦੇਸ਼	ਸਮਾਂ
	ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ	ਡੱਚ			
ਅਕਬਰੀ	55	50	30	ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ	1619 ਤਕ
ਜਹਾਂਗੀਰੀ	66	60	36	"	1620 ਤੋਂ ਲਗਭਗ 1634 ਤਕ, ਪਰ ਬੰਗਾਲ ਵਿੱਚ 1642 ਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਤੱਕ
ਸ਼ਾਹਜਹਾਨੀ (ਦੋਹਰਾ ਮਣ)	74	67 ਜਾਂ 68	40	"	ਲਗਭਗ 1634 ਤੋਂ
ਗੁਜਰਾਤੀ ਪੁਰਾਣਾ	33	30 ਜਾਂ 30-1/2	18	ਗੁਜਰਾਤ	1634-35 ਤੱਕ
ਨਵਾਂ	37	34-1/2	20	"	1635-36 ਤੱਕ
ਦੱਖਣੀ	25 ਤੋਂ 27	23 ਤੋਂ 25	—	ਦੱਖਣ ਤੋਂ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ	ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਾਰਾ ਸਮਾਂ

ਸਮਾਟਰਾ ਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਚੀਨੀ ਤੋਲ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਟਾਪੂਆਂ

8. 22 ਅਕਤੂਬਰ 1634 ਦੇ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਦੀ ਇਕ ਮੱਦ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਹਾਲੀਂ ਮਣ ਹੀ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਉਥੇ ਨਵਾਂ ਮਣ ਸ਼ਾਇਦ 1634-35 ਦੀਆਂ ਸਰਦੀਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਹੋਣਾ ਹੈ।

ਵਿੱਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਾਂ ਮਲਾਇਆ ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਵੱਡਾ ਤੋਲ ਪਿਕੁਲ ਸੀ। ਜੋ 133-1/3 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਛੋਟੀ ਕੈਟੀ ਹੈ ਜੋ 13 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਹ ਪਿਕੁਲ ਦਾ ਸੌਵਾਂ ਭਾਗ ਹੈ। ਇਹ ਤੋਲ ਲਗਭਗ ਸਭ ਥਾਂ ਇਕ ਸਮਾਨ ਸਨ ਪਰ ਬਾਂਦਾ ਟਾਪੂਆਂ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕੈਟੀ ਲਗਭਗ 6 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸੀ। ਜੈਵਿਤਰੀ ਤੇ ਜਾਫਲ ਕੈਟੀ ਨਾਲ ਤੋਲੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ।

ਮਿਣਤੀ ਦੇ ਮਾਪ

ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰਤੀ ਮਿਣਤੀ ਦੇ ਮਾਪਾਂ ਦਾ ਬਹੁਤ ਵਰਣਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਪਰ ਇਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਦੱਸਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਟਨ ਦਾ ਅਰਥ 60 ਘਣ ਫੁਟ ਸਥਾਨ ਤੇ ਲਾਸਟ ਦਾ ਅਰਥ 120 ਘਣ ਫੁਟ ਸਥਾਨ ਹੈ।

ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਮਾਪ

ਗਜ਼, ਕੋਵਾਡ ਅਤੇ ਹਸਤ

ਇਸ ਸਮੇਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਮਾਪ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜੋ ਸਾਰੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਚਲਦਾ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਗਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਸਾਰੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਬਿਲਕੁਲ ਨਹੀਂ ਬਦਲੇ। ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਦੇਸੀ ਗਜ਼ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸਨ। ਅਕਬਰ ਨੇ ਸਾਰੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਇਕ "ਇਲਾਹੀ ਗਜ਼" ਚਲਾਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਅਬੂਲਫਜ਼ਲ ਦੇ ਲਿਖਣ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਲਗਭਗ 31 ਇੰਚ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ 32 ਇੰਚ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਵੱਧ ਸੀ। ਇਲਾਹੀ ਗਜ਼ ਉਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹਰ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਰੁਪਏ ਤੇ ਮਣ ਵਾਂਗ ਗਜ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਵੀ 20% ਵਧਾ ਦਿੱਤੀ। ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ 1620 ਵਿੱਚ ਸਾਨੂੰ 40 ਇੰਚ ਦਾ ਗਜ਼ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਇਸਦਾ ਵਰਣਨ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਿੰਨਾ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਸੀ। 1640 ਦੇ ਲਗਭਗ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਨੇ ਆਗਰੇ ਦੇ ਗਜ਼ ਨੂੰ ਕੁਝ ਘੱਟ ਕਰਕੇ ਉਸਨੂੰ ਲਾਹੌਰ ਦੇ ਗਜ਼ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸਰਕਾਰੀ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ ਮੈਂ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ, ਪਰ 1647 ਵਿੱਚ ਆਗਰੇ ਦਾ ਗਜ਼ 32 ਇੰਚ ਦਾ ਹੀ ਸੀ।

ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਦੋ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਗਜ਼ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਊਨੀ ਕਪੜੇ ਲਈ ਲਗਭਗ 36 ਇੰਚ ਦਾ ਗਜ਼ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹੀ ਗਜ਼ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਪਰ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਵਾਲਾ ਗਜ਼ 27 ਇੰਚ ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਛੋਟਾ ਸੀ। ਇਹ ਹੀ ਸਾਰੇ ਪੱਛਮੀ ਤੱਟ ਤੇ ਚਲਦਾ ਸੀ। ਸਾਰੇ ਗਜ਼ 16 ਗ੍ਰਿਹਾਂ ਜਾਂ 24 ਤਸੂਜ ਵਿੱਚ ਵੰਡੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਵਪਾਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਦੋਹਾਂ ਵੰਡਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

ਪੁਰਤਗੇਜ਼ਾਂ ਨੇ ਹਰ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਗਜ਼ ਲਈ ਆਪਣਾ ਕੋਵਾਡੋ ਵਰਤਿਆ ਹੈ ਜੋ ਲਗਭਗ ਇਕ ਹੱਥ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਵਿਗੜਿਆ ਰੂਪ ਕੋਵਾਡ ਜਾਂ ਕੋਵਟ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਕੋਵਾਡ ਦਾ ਅਰਥ ਲਗਭਗ 27 ਇੰਚ ਲੈਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਸਿੰਧ ਦੇ 17 ਕੋਵਾਡ, ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ 20-3/4 ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਸਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਿੰਧ ਦਾ ਗਜ਼ 32-1/2 ਇੰਚ ਦਾ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਲਾਹੀ ਗਜ਼ ਹੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਗੱਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਪਟਨੇ ਵਿੱਚ ਜਹਾਂਗੀਰੀ ਗਜ਼

40 ਇੰਚ ਦਾ ਸੀ।

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਮਾਪ ਲਈ 'ਹੱਥ' ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ਾਂ ਨੇ 'ਹਸਤ' ਤੇ ਡੱਚਾਂ ਨੇ 'ਅਸਤ' ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਲਗਭਗ ਅੱਧਾ ਗਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਖ਼ਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਵਾਡ ਸ਼ਬਦ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਪੰਰ ਇਥੇ ਇਸ ਦਾ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਦੇ ਖ਼ਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੋਵਾਡ ਸ਼ਬਦ ਬਹੁਤ ਵਾਰੀ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਥੇ ਇਸ ਦਾ ਅਰਥ ਹਸਤ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਕ ਉਦਾਹਰਣ ਅੰਤਕਾ 'ਅ' ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਜਿਥੇ 100 ਕੋਬੀਡੋ 70 ਡੱਚ ਐਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲਿਖੇ ਹਨ। ਸਲੇਮਪੁਰ ਦੇ ਥਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕਿਤੇ 16 ਗਜ਼ ਤੇ ਕਿਤੇ 32 ਕੋਵਾਡ ਲਿਖੀ ਹੈ। ਹੋਰ ਕਈ ਲਿਖਤਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਇਹ ਗਲ ਸਿੱਧ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮੁਖ ਮਾਪ-ਵੰਡ ਇਹ ਹਨ :

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ	ਹਸਤ (ਜਾਂ ਕੋਵਾਡ) ਲਗਭਗ 18 ਇੰਚ।
ਗੁਜਰਾਤ	ਕੋਵਾਡ, ਲਗਭਗ 27 ਇੰਚ।
ਸਿੰਧ	ਕੋਵਾਡ (ਇਲਾਹੀ ਗਜ਼) ਲਗਭਗ 32 ਇੰਚ।
ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ	ਕੋਵਾਡ (") " "
"	" (ਜਹਾਂਗੀਰੀ ਗਜ਼) ਲਗਭਗ 40 ਇੰਚ। ਇਸ ਗਜ਼ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਤਾ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਇਹ ਬਹੁਤ ਚਿਰ ਨਹੀਂ ਚਲਿਆ।

ਕੋੜੀ ਤੇ ਥਾਨ

ਥਾਨ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਗਜ਼ਾਂ, ਕੋਵਾਡਾਂ ਜਾਂ ਹਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਮਾਪੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ ਸਗੋਂ ਵੱਖੋ ਵੱਖਰੇ ਜਾਂ ਕੋੜੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੇਚੇ ਜਾਂਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਵਪਾਰ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਥਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਜਾਨਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਗੁਜਰਾਤ ਤੋਂ ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੈਲੀਕੋ ਬਾਰੇ ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਆਸਾਨ ਹੈ। ਵੱਧ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਕੱਪੜਾ ਕੁਝ ਖ਼ਾਸ ਕਿਸਮਾਂ ਦਾ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਤੇ ਭਾਵੇਂ ਸਭ ਥਾਨ ਇਕੋ ਜਿੰਨੇ ਲੰਬੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਸਨ ਤਾਂ ਵੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਫ਼ਰਕ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਕੁਝ ਥਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲੰਬਾਈਆਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸਨ :

ਗੁਜਰਾਤ ਦਾ ਬਾਫ਼ਤਾ	14-15 ਗਜ਼
ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਦੂੱਤੀਆਂ	ਲਗਭਗ 12 ਗਜ਼
ਸਮਾਣੇ ਦੇ ਸਮਿਆਨੇ	ਲਗਭਗ 10 ਗਜ਼
ਸਿੰਧ ਦੀ ਜੂਰੀ	12 ਤੋਂ 15 ਗਜ਼
ਆਗਰੇ ਦੀਆਂ ਮਰਕੂਲੀਆਂ	ਲਗਭਗ 15 ਗਜ਼

ਅਵਧ ਦੇ ਦਰਿਆਬਾਦ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਬਾਰੇ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਚਲਿਆ ਪਰ 1662 ਵਿੱਚ ਜਦ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਦਾ ਕੱਪੜਾ ਬਣਵਾਉਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਇਸਦੇ ਥਾਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 13-14 ਗਜ਼ ਸੀ ਤੇ ਅਰਜ਼ 27 ਇੰਚ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੂਰਤ ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਆਮ ਥਾਨ 15 ਗਜ਼ ਤੋਂ ਘੱਟ

ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਇਕ ਲੱਖ ਥਾਨ 12 ਤੋਂ 15 ਲੱਖ ਗਜ਼ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਆਗਰੇ ਦੀਆਂ ਗਜ਼ੀਆਂ ਦਾ ਥਾਨ 30 ਗਜ਼ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸੋ ਜੇ ਗਜ਼ੀ ਦੇ ਥਾਨ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਣ ਤਾਂ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਪਰ ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਜਿਹੇ ਜਹਾਜ਼ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ। ਯੂਰਪ ਨੂੰ ਗਜ਼ੀ ਦਾ ਨਿਰਯਾਤ ਹਾਲੀ ਬਹੁਤ ਥੋੜ੍ਹਾ ਸੀ।

ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਤੇ ਮਾਮਲਾ ਵਧੇਰੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸੀ, ਕਿਉਂ ਜੋ ਉਥੋਂ ਯੂਰਪ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਕੱਪੜਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਲੱਠਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਜੋ ਗਜ਼ੀਆਂ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਵਾਂਗ ਕਾਫੀ ਵੱਡਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ 35 ਜਾਂ 40 ਗਜ਼ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।[9] 1657 ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਤੋਂ ਭੇਜੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕਈ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਕੇਵਲ 36 ਗਜ਼ ਸੀ। ਇਕ ਸਾਲ ਬਾਅਦ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿ ਲੰਬਾਈ 37-38 ਗਜ਼ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹਿਸਾਬ ਵਿੱਚ ਆਸਾਨੀ ਰਹਿੰਦੀ ਸੀ। ਇਸੇ ਚਿੱਠੀ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਲੇਮਪੁਰ ਦਾ ਥਾਨ 16 ਗਜ਼ ਦਾ, ਮੂਰੀ ਲਗਭਗ 9 ਗਜ਼, ਪਰਕੋਲ ਲਗਭਗ 8 ਗਜ਼ ਅਤੇ ਚਿੱਟੀ ਜਿੰਘਮ ਲਗਭਗ 21 ਗਜ਼ ਹੁੰਦੀ ਸੀ।

ਉਤਰੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਖ਼ਰੀਦਿਆ ਕੱਪੜਾ ਮੁੱਖ ਤੌਰ ਤੇ ਪੱਗੜੀਆਂ ਲਈ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਸਾਧਾਰਨ ਥਾਨ ਸ਼ਾਇਦ ਲਗਭਗ 12 ਗਜ਼ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਗਿਨੀ ਲਈ ਖਰੀਦਿਆ ਕੱਪੜਾ ਛੋਟੇ ਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਧੋਤੀਆਂ 4 ਗਜ਼ ਲੰਬੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਪਰ ਗਿਨੀ ਨਾਂ ਦਾ ਲੱਠਾ ਵੱਡੇ ਥਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਬੀਜਕ ਵਿੱਚ ਇਸਦਾ ਹਿਸਾਬ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਸਮਾਟਰਾ , ਜਾਵਾ ਤੇ ਦੂਰ ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਆਣ ਵਾਲੇ ਕੱਪੜੇ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਇੰਨੀਆਂ ਵਧ ਹਨ ਕਿ ਥਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਕਿਸੇ ਅਨੁਮਾਨ ਤੋਂ ਪੁੱਜਣਾ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਪਾਸ ਬਹੁਤੀਆਂ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਕਈ ਆਮ ਕਪੜੇ ਕੈਲੀਕੋ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲੰਬੇ ਹੁੰਦੇ ਸਨ। ਕੁਝ ਥੋੜੇ ਜਿਹੇ ਇਸ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਲੰਬੇ ਸਨ ਪਰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਤਾਂ ਰੁਮਾਲਾਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 8 ਗਜ਼ ਤਕ ਦੇ ਸਨ। ਸ਼ਾਇਦ ਦੱਖਣੀ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਥਾਨ ਦੀ ਔਸਤ ਲੰਬਾਈ 15 ਗਜ਼ ਨਾਲੋਂ ਘਟ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਪਰ ਕਿੰਨੀ ਘੱਟ, ਇਸਦਾ ਠੀਕ ਹਿਸਾਬ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ।

ਗੱਠਾਂ ਪੰਡਾਂ, ਫਰਦਾਂ ਆਦਿ

ਵਿਚਾਰ ਅਧੀਨ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਗੱਠਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਨੂੰ ਜਾਣਨਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਆਦਿ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੀਆਂ ਹਨ। ਕਈ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਤਾਂ ਕੇਵਲ ਮਾਲ ਦਾ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਕਈਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਇਦ ਬੋਰੀਆਂ ਆਦਿ ਦਾ ਭਾਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੇਵਲ ਅਨੁਮਾਨ ਹੀ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

---

9. ਓ. ਸੀ. 1656 ਨਾਲ ਜੁੜੇ 1639 ਦੇ ਤਿੰਨ ਬੀਜਕਾਂ ਵਿੱਚ ਥਾਨਾਂ ਤੇ ਕੋਵਾਡਾ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦਰਜ ਹੈ। ਪ੍ਰਤੀ ਥਾਨ ਔਸਤ 62-1/2, 71 ਅਤੇ 72 ਕੋਵਾਡ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਕੋਵਾਡ ਨੂੰ ਅੱਧਾ ਗਜ਼ ਮੰਨ ਕੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 31-1/4, 35-1/2 ਤੇ 36 ਗਜ਼ ਬਣਦੀ ਹੈ। ਪਹਿਲੇ ਬੀਜਕ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਸਾਧਾਰਨ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸੀ ਪਰ ਦੂਜੇ ਬੀਜਕਾਂ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਲਗਭਗ ਸਾਧਾਰਨ ਸੀ।

ਮਾਲ	ਜਿਥੋਂ ਆਇਆ	ਗੱਠ ਦਾ ਭਾਰ	ਢੁਆਈ ਦਾ ਸਾਧਨ	
ਨੀਲ	ਆਗਰਾ	220 ਪੌਂਡ ਮਾਲ	ਊਠ	(ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤ)
"	"	230-240 ਪੌਂਡ	"	(ਡੱਚ ਲਿਖਤ)
"	ਗੁਜਰਾਤ	148 ਪੌਂਡ ਮਾਲ	ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ	(ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਲਿਖਤ)
ਖੰਡ	"	145-155 ਪੌਂਡ	"	(ਡੱਚ ਲਿਖਤ)
ਖੰਡ	"	296 ਪੌਂਡ	"	"
ਸ਼ੋਰਾ	"	296 ਪੌਂਡ	"	"
ਰੇਸ਼ਮ	ਬੰਗਾਲ	143 ਪੌਂਡ	"	"
ਸੂਤ	ਕੋਰੋਮੰਡਲ	165 ਪੌਂਡ	"	"
"	ਸੂਰਤ	188 ਪੌਂਡ	"	"
ਕੱਪੜਾ	ਆਗਰਾ	110 ਥਾਨ ਕੈਲੀਕੋ	ਝੋਟੇ	"
ਕੱਪੜਾ	ਗੁਜਰਾਤ	100 ਥਾਨ ਬਾਫ਼ਤਾ	ਨਹੀਂ ਲਿਖਿਆ	"
ਕੱਪੜਾ	"	200 ਥਾਨ ਬੈਗਮੀ (6 ਗਜ਼)	"	"
"	ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ	25 ਥਾਨ ਲੱਠਾ (36 ਗਜ਼)	"	"

ਜਿਹਾ ਕਿ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਗੱਠ ਦਾ ਕੋਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਭਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਗੱਠਾਂ ਬੰਦਰਗਾਹ ਵਿੱਚ ਬੰਨ੍ਹੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਤਾਂ ਸ਼ਾਇਦ ਉਹ ਇਸ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਜ਼ਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਰਖਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਉਪਰਲੀ ਸਾਰਣੀ ਤੋਂ ਮੇਰਾ ਅਨੁਮਾਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਕਿ ਖੰਡ ਜਾਂ ਸ਼ੋਰੇ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਹੀ ਸੱਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ। ਗੱਠਾਂ ਦਾ ਭਾਰ 300 ਪੌਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੋਣਾ ਅਤੇ ਸੂਤ ਆਦਿ ਬਹੁਤੀ ਥਾਂ ਮੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਭਾਰ ਘੱਟ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਿਛੋਂ ਬੰਦ ਹੋ ਕੇ ਆਏ ਮਾਲ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਅਤੇ ਆਕਾਰ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਢੁਆਈ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਨਾਲ ਹੈ। ਦੋ ਗੱਠਾਂ ਬੈਲ ਜਾਂ ਊਠ ਦੇ ਦੋਵੇਂ ਪਾਸੇ ਲਟਕਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਬੈਲ ਲਗਭਗ 300 ਪੌਂਡ[10] ਚੁੱਕਦਾ ਸੀ। ਬੰਗਾਲ ਦੇ ਰੇਸ਼ਮ ਤੋਂ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਨੀਲ ਦੀਆਂ ਗੱਠਾਂ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ

10. ਟੈਵਰਨੀਅਰ (ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 39) ਬੈਲ ਦਾ ਲਦ 300 ਤੋਂ 350 ਲੀਰਾਂ ਲਿਖਦਾ ਹੈ। ਮੁੰਡੀ (ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 98) ਢਾਈ ਹੰਡਰਵੇਟ ਜਾਂ 280 ਪੌਂਡ ਮਾਲ ਮੰਨਦਾ ਹੈ। ਪੰਨਾ 95 ਤੇ ਉਹ ਇਕ ਬਲਦ ਦਾ ਲਦ 4 ਵੱਡੇ ਮਣ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਹਾਂਗੀਰੀ (265 ਪੌਂਡ) ਜਾਂ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨੀ (296 ਪੌਂਡ) ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਮਣ ਨੂੰ ਲੰਡਨ ਦੇ 6 ਗੈਲਨ ਜਾਂ 2 ਬੁਸ਼ਲ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਲਿਖਦਾ ਹੈ ਪਰ ਮੈਂ ਕਹਿ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਲੰਡਨ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਬੁਸ਼ਲਾਂ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਮੇ ਕਣਕ ਦਾ ਗੈਲਨ ਸੋਨਾ ਚਾਂਦੀ ਤੋਲਣ ਵਾਲੇ 8-1/2 ਪੌਂਡ ਜਾਂ ਦੂਜੀਆਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ 7 ਪੌਂਡ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਮਣ 112 ਪੌਂਡ ਦਾ ਬਣੇਗਾ। ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਹ ਕੋਈ ਹੋਰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਪੈਮਾਨਾ ਵਰਤ ਰਿਹਾ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਹਿਸਾਬ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗ਼ਲਤੀ ਹੈ। (ਇੰਗਲੈਂਡ ਵਿੱਚ ਅਨਾਜ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਤੋਲਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਸਰ. ਸੀ. ਐਮ. ਵਾਟਸਨ ਨੇ 'ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਵੇਟਸ ਐਂਡ ਮੈਜ਼ਰਜ਼' ਲੰਡਨ, 1910 ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਹੈ) ਉੱਤਰੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹੁਣ ਵੀ ਬੈਲ ਤੇ ਚਾਰ ਮਣ ਜਾਂ ਲਗਭਗ 330 ਪੌਂਡ ਭਾਰ ਲੱਦਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਧਿਆਨ ਰੱਖ ਕੇ ਬਣਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਆਗਰੇ ਤੋਂ ਨੀਲ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਊਠਾਂ ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਲਗਭਗ 500 ਪੌਂਡ ਚੁੱਕ ਲੈਂਦੇ ਸਨ ਤੇ ਇਕ ਗੱਠ ਅੱਧੇ ਊਠ ਦਾ ਭਾਰ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਜਿਥੇ ਮਾਲ ਊਠਾਂ ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ, ਇਕ ਗੱਠ ਦਾ ਭਾਰ 150 ਪੌਂਡ ਸਮਝਣਾ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਊਠਾਂ ਦੀ ਹਾਲਤ ਿ ਵੱਚ ਇਕ ਗੱਠ 250 ਪੌਂਡ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਿਥੇ ਮਾਲ ਬੰਦਰਗਾਹ ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਬੰਨ੍ਹਿਆਂ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਉਥੇ 300 ਪੌਂਡ ਦੀ ਗੱਠ ਵਧੇਰੇ ਠੀਕ ਹੋਵੇਗੀ। ਜਿਥੇ ਸੂਤੀ ਕੱਪੜੇ ਦਾ ਵਜ਼ਨ ਨਹੀ ਦੱਸਿਆ, ਅਸੀਂ ਵੇਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਕ ਗੱਠ ਵਿੱਚ 1000 ਤੋਂ 1500 ਗਜ਼ ਤਕ ਕੈਲੀਕੋ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਭਾਰਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਬੰਨ੍ਹੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਲਈ ਕੇਵਲ ਦੋ ਗੱਠਾਂ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਹਨ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਬੋਰੀ ਅਤੇ ਮੇਸ ਦਾ 'ਸਕਲ' ਜਾਂ 'ਸਾਕਲ। ਬੈਂਟਮ ਵਿੱਚ ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀ ਬੋਰੀ ਲਗਭਗ 62 ਪੌਂਡ ਦੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਜੈਵਿਤਰੀ ਦਾ ਸਕਲ[11] ਕਈ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦਾ ਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਬਟਾਵੀਆਂ ਜਰਨਲਜ਼ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕਲ ਦਾ ਭਾਰ 120 ਤੋਂ 140 ਪੌਂਡ ਤੱਕ ਹੁੰਦਾ ਸੀ।

ਅੰਤਕਾ 'ਸ' ਦੇ ਆਧਾਰ

ਇਸ ਅੰਤਕਾ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਪ੍ਰਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਵਪਾਰਕ ਚਿੱਠੀ ਪੱਤਰ ਵਿੱਚ ਖਿੰਡੇ ਹੋਏ ਵਰਣਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਪਰ ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਹਵਾਲੇ ਉਪਰਲੇ ਅਨੁਮਾਨਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨਗੇ।

ਮੁਦਰਾ : ਰੁਪਏ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 16-35 ਨਵੇਂ ਸਿੱਕਿਆਂ ਬਾਰੇ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 113, 236, 248। ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੇ ਵੱਡੇ ਰੁਪਏ ਦਾ ਵਰਣਨ ਪੈਲਸਾਰਟ ਨੇ ਪੰਨਾ 11 ਤੇ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਇਥੇ ਫ਼ਰਾਂਸੀਸੀ ਅਨੁਵਾਦ ਠੀਕ ਨਹੀਂ। ਗਿਲਡਰਜ਼ ਦੇ ਮੁੱਲ ਬਾਰੇ ਵੇਖੋ 21 ਜੂਨ 1634, 31 ਜੁਲਾਈ 1641 ਅਤੇ 17 ਫਰਵਰੀ 1659 ਦਾ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਰਿਆਲ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 8, 187, 314 ਮੁਲਹਰ ਦੀ ਟਕਸਾਲ ਦਾ ਵਰਣਨ 'ਪੁਰਚਾਜ਼ ਪੁਸਤਕ' 1, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 424 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 91 ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 25, ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 225 ਤੇ ਹੈ। ਮਹਿਮੂਦੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਲਈ ਵੇਖੋ ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 34, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 91, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 256 ਅਤੇ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ, 9 ਮਈ 1651।

ਮੁਗਲਾਂ ਦੇ ਪੈਸੇ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਆਈਨ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 31, ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਪੈਸੇ ਲਈ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ', ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 33 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 269, ਆਨੇ ਲਈ ਵੇਖੋ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 194, ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 316।

---

11. ਕੈਟੀ ਬਾਰੇ ਲਿਖਦੇ ਹੋਏ ਹਾਬਸਨ-ਜਾਬਸਨ ਨੇ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਿਕੁਲ ਹੀ ਹੈ। ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ। 31 ਮਈ 1657 ਦੇ ਬਟਾਵੀਆ ਜਰਨਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਇਕ ਬੀਜਕ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਕਲ ਇਕ ਗੱਠ ਦਾ ਨਾਂ ਸੀ। ਇਥੇ ਜੈਵਿਤਰੀ ਦਾ ਮੁੱਲ ਤੇ ਸਕਲ ਤੇ ਹੋਰ ਬੋਰੀਆਂ ਆਦਿ ਦਾ ਮੁੱਲ ਅੱਡ-ਅੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਪਗੋਡੇ ਦਾ ਵਰਣਨ ਹਾਬਸਨ ਜਾਬਸਨ ਦੇ ਸ਼ਬਦ ਕੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਨਵੇਂ ਪਗੋਡੇ ਦੇ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 262, ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 300, ਭਾਗ 9, ਪੰਨੇ 15, 21, ਭਾਗ 10, ਪੰਨਾ 33 ਅਤੇ 'ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ' 9 ਮਈ 1651। ਪੁਰਾਣੇ ਪਗੋਡੇ ਲਈ ਵੇਖੋ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਭਾਗ, 2, ਪੰਨਾ 90 ਅਤੇ ਅੱਗੇ ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 4 ਪੰਨਾ 80, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ ਚੜ੍ਹਨ ਬਾਰੇ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 291, 300, ਭਾਗ 9, ਪੰਨਾ 51; ਭਾਗ 10, ਪੰਨੇ 42, 103। ਫਨਮ ਤੇ ਨਕਦੀ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਹਾਬਸਨ ਜਾਬਸਨ' ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਕੋਸ਼, ਬਾਵਰੇ ਪੰਨਾ 114; ਅਤੇ ਜ਼ੋਰਰ, ਕਈ ਥਾਂਈ।

ਤੋਲ : ਡੱਚ ਕੰਪਨੀ ਵਲੋਂ ਐਸਮਟਰਡਮ ਦਾ ਪੌਂਡ ਅਪਨਾਉਣ ਬਾਰੇ ਹੁਕਮ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਤਰ ਦੀ ਧਾਰਾ 40 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਹ 'ਫ਼ਾਨ ਡਰ ਚਿਜਸ ਸੀ .' 12 ਤੇ ਛਪਿਆ ਹੈ। ਲੀਵਰ ਦਾ ਵਰਣਨ 'ਲਾ ਗਰੈਂਡ ਸਾਈਕਲੋਪੀਡੀ' ਵਿੱਚ ਹੈ। ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਟਨ ਦੇ ਮਾਪ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' ਦੀ ਚੌਥੀ ਅੰਤਕਾ ਵਿੱਚ ਹੈ। 'ਲਾਸਟ' ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਵਿੱਚ ਕਈ ਥਾਂਈ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 19 ਫਰਵਰੀ 1641, 14 ਨਵੰਬਰ 1644 ਅਤੇ 8 ਜੂਨ 1645 ਨੂੰ।

ਅਕਬਰ ਦੇ ਮਣ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਇੰਡੀਆ ਐਟ ਦੀ ਡੈਥ ਆਫ਼ ਅਕਬਰ' 53, 'ਪਰਚਾਜ਼' ਪੁਸਤਕ 1, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 218; 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 21 ਜੂਨ 1634। ਜਹਾਂਗੀਰ ਨੇ ਮਣ ਵਡਾ ਕਰਨ ਬਾਰੇ 'ਤੁਜ਼ਕ' ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 108 ਵਿੱਚ ਲਿਖਿਆ ਹੈ। ਉਹਦੇ ਮਣ ਦਾ ਵਰਣਨ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 179; ਅਤੇ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 230; ਪੈਲਸਾਰਟ ਭਾਗ 2, 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ', 8 ਫਰਵਰੀ 1634; 10 ਜੂਨ 1636 ਅਤੇ 5 ਜਨਵਰੀ 1645 (ਕੋਰੋਮੰਡਲ) ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ। ਪਿਪਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਤਬਦੀਲੀ ਬਾਰੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 72; ਪਟਨਾ ਤੇ ਤੋਲਾਂ ਬਾਰੇ ਇਸ ਹੀ ਲਿਖਤ ਵਿੱਚ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 193 ਅਤੇ ਮੁੰਡੀ ਦੀ ਰਚਨਾ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 156 ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਾਹਜਹਾਨੀ ਮਣ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਵਰਣਨ ਮੈਨੂੰ 22 ਅਕਤੂਬਰ 1634 ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਵਿੱਚ ਲੱਭਿਆ ਹੈ। ਨੀਲ ਤੋਲਣ ਲਈ ਅਕਬਰੀ ਮਣ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਰਹਿਣ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 38 ਅਤੇ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 84 ਅਤੇ ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 202 ਤੋਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ।

ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਮਣਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ', ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 34; ਭਾਗ 5 ਪੰਨਾ 106; ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 167; 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 60; ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 14 ਮਈ 1633, ਅਤੇ 24 ਫਰਵਰੀ 1634। ਮੈਥਵਾਲਡ ਦੀ ਨਵੇਂ ਤੋਲਾਂ ਬਾਰੇ ਲਿਖਤ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 156 ਵਿੱਚ ਹੈ। ਦੱਖਣੀ ਮਣਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ ਜ਼ੋਰਰ, ਕਈ ਥਾਈ; 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 153, 255, 289; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 216 ਅਤੇ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 319; ਅਤੇ ਕੈਂਡੀ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 262, 304; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 76, ਈਰਾਨੀ ਮਣ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 5, ਪੰਨੇ 194, 237, 248, 288 ਤੇ ਲਿਖੇ ਹਨ; ਅਰਾਕਾਨ ਦੇ 6 ਫ਼ਰਵਰੀ 1636

ਅਤੇ 13 ਫਰਵਰੀ 1637 ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਵਿੱਚ 1 ਚੀਨੀ ਤੋਲਾਂ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਹਾਬਸਨ-ਜਾਬਸਨ' ਦਾ ਸ਼ਬਦ ਕੋਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੈਟੀ ਅਤੇ ਪਿਕੁਲ, ਨਾਲ ਹੀ 15 ਮਾਰਚ 1637 ਦਾ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ 1 ਬਾਂਡਾ ਦੀ ਕੈਟੀ ਲਈ ਵੇਖੋ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 27 ਸਤੰਬਰ 1626 ਅਤੇ 'ਪਰਚਾਜ਼ ਪੁਸਤਕ' 1, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 203 ।

ਮਾਪ : ਗਜ਼ ਲਈ ਵੇਖੋ 'ਆਈਨ ' (ਅਨੁਵਾਦ) ਭਾਗ 2, ਪੰਨੇ 58-61 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 1, ਪੰਨੇ 192; 236; ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 190; ਗੁਜਰਾਤ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 21; ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 355; ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 241 ਅਤੇ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 34; ਸਿੰਧ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 129; ਅਤੇ ਪੂਰਬੀ ਤੱਟ ਲਈ, ਪਰਚਾਜ਼ ਭਾਗ 1,4, ਪੰਨਾ 391, 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 71, 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ', 13 ਫਰਵਰੀ 1637; ਮਾਸਟਰ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 272, ਕਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਬਾਰੇ ਹਵਾਲੇ ਇਉਂ ਹਨ : ਬਾਫ਼ਤਾ ਲਈ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 29, 74; 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 247; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 8; ਦੂਤੀ ਲਈ, ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 62; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 8, ਸਮਿਆਨੋ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 134, ਅਤੇ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ' ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 239; ਸਿੰਧ ਦੇ ਮਾਲ ਲਈ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 129, ਭਾਗ 6, ਪੰਨਾ 136, ਭਾਗ 8, ਪੰਨਾ 78; ਮਾਰਕੂਲੀ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 6 ਪੰਨਾ 311; ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 123 ਅਤੇ ਗਜ਼ੀ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 7 ।

ਲੱਠੇ ਅਤੇ ਬੰਦਰਗਾਹਾਂ ਤੇ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਹੋਰ ਕੱਪੜੇ ਦੇ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਲੈਟਰ ਬੁਕ ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 13, 196 ਤੋਂ ਲਈ ਗਈ ਹੈ । ਉਤਰੀ ਅਫ਼ਰੀਕਾ ਲਈ ਥਾਨਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 'ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ', ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 29; ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 35 ਤੋਂ; ਗਿਨੀ ਲਈ 13 ਫਰਵਰੀ 1637 ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਅਤੇ ਕਈ ਡੱਚ ਬੀਚਕਾਂ ਤੋਂ ਏਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਥਾਨਾਂ ਬਾਰੇ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫ਼ੈਕਟਰੀਜ਼ ਭਾਗ 4, ਪੰਨਾ 204; ਭਾਗ 5, ਪੰਨਾ 297 ਅਤੇ 15 ਮਾਰਚ 1637, 29 ਦਸੰਬਰ 1644 ਅਤੇ 15 ਮਈ 1645 ਦੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' ਵਿੱਚ ਮਿਲ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ।

ਗੱਠਾਂ ਆਦਿ : ਗੱਠਾਂ ਦੇ ਭਾਰ ਬਾਰੇ ਹਵਾਲੇ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ : ਆਗਰੇ ਦੇ ਨੀਲ ਲਈ, 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼' ਭਾਗ 7, ਪੰਨਾ 84, 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 20 ਮਈ 1641 ਅਤੇ 20 ਜੂਨ 1642; ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਨੀਲ ਲਈ ਓ. ਸੀ. 1656 (ਬੀਚਕ) ਅਤੇ 20 ਮਈ 1641 ਅਤੇ 3 ਜੁਲਾਈ 1643 ਦਾ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' : ਖੰਡ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 20 ਮਈ 1641; ਸ਼ੋਰੇ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ, 20 ਜੂਨ 1642; ਰੇਸ਼ਮ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 20 ਮਈ 1641; ਸੂਤ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 4 ਦਸੰਬਰ 1634; ਕੱਪੜੇ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 14 ਮਾਰਚ 1637 ਅਤੇ 20 ਮਈ 1641; ਸੂਤ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 4 ਦਸੰਬਰ 1634; ਕੱਪੜੇ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 14 ਮਾਰਚ 1637 ਅਤੇ 20 ਮਈ 1641 ਅਤੇ ਓ. ਸੀ. 1656 (ਬੀਜਕ) ਢੁਆਈ ਦੇ ਪਸ਼ੂਆਂ ਬਾਰੇ ਵੇਖੋ 'ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼', ਭਾਗ 1, ਪੰਨਾ 73-75 ਭਾਗ 2, ਪੰਨਾ 123

ਕਾਲੀ ਮਿਰਚ ਦੀਆਂ ਬੋਰੀਆਂ ਬਾਰੇ ਵੇਖੋ 'ਪਰਚਾਜ਼' ਪੁਸਤਕ 1, ਭਾਗ 3, ਪੰਨਾ 161, ਅਤੇ 'ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ' 21 ਅਗਸਤ 1631; ਮੇਸ ਦੇ ਸ਼ਕਲ ਲਈ ਇਹ ਹੀ ਲਿਖਤ 29 ਸਤੰਬਰ 1625, 29 ਸਤੰਬਰ 1628, 7 ਮਈ 1637 ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਈ ਹੋਰ ਥਾਵਾਂ ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਹੈ ।

ਅੰਤਿਕਾ 'ਹ'

ਆਧਾਰਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ

ਨੋਟ : ਇਹ ਸੂਚੀ ਲਿਖਤਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸੰਖੇਪ ਨਾਵਾਂ ਜਾਂ 'ਮੁੱਖ ਸ਼ਬਦਾਂ' ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਅੱਖਰ ਮਾਲਾ ਅਨੁਸਾਰ ਤਰਤੀਬ ਦੇ ਕੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

ਆਗਰਾ ਅਕਾਊਂਟਸ, ਆਗਰੇ ਵਿੱਚ 1637-1639 ਤੱਕ ਡੱਚ ਦਫਤਰ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਜੋ ਹੇਗ ਪਬਲਿਕ ਰਿਕਾਰਡ ਆਫਸ ਵਿੱਚ ਡਬਲਿਊ ਜੈਲੇਸਨ ਡੀ ਜੋਂਗੇ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ 120 ਤੋ 123 ਤੱਕ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ।

ਆਈਨ-ਆਈਨ-ਇ ਅਕਬਰੀ, ਲੇਖਕ ਅਬੁਲ ਫਜ਼ਲਿ-ਅੱਲਾ ਮੀ। ਫ਼ਾਰਸੀ ਲਿਖਤ, ਐਚ ਬਲੋਂ ਕਮਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਅਤੇ ਬਲੋਂ ਕਮਨ ਤੇ ਜੈਰਟ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ ਦੋਹਾਂ ਦੇ ਛਾਪਣ ਵਾਲੇ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਏਸ਼ਿਐਟਿਕ ਸੋਸਾਇਟੀ।

ਅਕਬਰ ਨਾਮਾ-ਅਬੁਲ ਫ਼ਜ਼ਲਿ ਅਲਾਮੀ ਦਾ ਅਕਬਰ ਨਾਮਾ। ਫ਼ਾਰਸੀ ਮੂਨ ਅਤੇ ਐਚ ਬੈਵਰਿਜ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ, ਦੋਵੇਂ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਏਸ਼ਿਐਟਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਛਾਪੇ ਹੋਏ।

ਅਲਬੂਕਰਕ-ਕਾਮੈਂਟਰੀਓਜ਼ ਡੋ ਗਰੈਂਡ ਔਫ਼ਾਸੋ ਡਾਲਬੋਕਰਕ, ਤੀਜਾ ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਸੰਪਾਦਨ, ਲਿਜ਼ਬਨ 1774।

ਐਸਕੋਲੀ-ਐਫ ਡੀ ਐਸਕੋਲੀ ਦੀਆਂ ਰਚਨਾਵਾਂ ਅਰਲੀ ਰੈਵਿਨਿਊ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ ਬੰਗਾਲ ਅਤੇ ਫ਼ਿਫਥ ਰਿਪੋਰਟ, 1812। ਆਕਸਫੋਰਡ, 1917।

ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ-ਅਬਦੁਲ ਹਮੀਦ ਲਹਾਵਰੀ ਦਾ ਬਾਦਸ਼ਾਹਨਾਮਾ। ਬਿਬਿਲਿਐਥਿਕਾ ਇੰਡੀਕਾ, ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਏਸ਼ਿਐਟਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਛਪਿਆ।

ਬੇਨਜ਼-ਐਡਵਰਡ ਬੇਨਜ਼ ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ ਕਾਟਨ ਮੈਨੁਫ਼ੈਕਚਰ ਇਨ ਗਰੇਟ ਬ੍ਰਿਟੇਨ, ਲੰਡਨ, 1835।

ਬਾਰਬੋਸਾ- ਦੀ ਬੁਕ ਆਫ ਡੁਆਰਟ ਬਾਰਬੋਸਾ। ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਐਮ. ਲਾਂਗਵਰਥ ਡੇਮਜ਼ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ। ਪੁਰਤਗੇਜ਼ੀ ਮੂਲ ਲਿਜ਼ਬਨ ਰਾਇਲ ਅਕੈਡਮੀ ਆਫ ਸਾਇੰਸਿਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ 'ਕੁਲੈਕਿਓ ਡੀ ਨੋਤਿਸਿਆਸ ਪੈਰਾ ਏ ਹਿਸਟੋਰੀਆਏ ਜਯੋਗਰਾਫ਼ੀਆ ਦੇ ਨੇਸ਼ਾ ਅਲਤਸਮੈਰੀਨਾਸ' ਦੀ ਜਿਲਦ 2 ਦੇ ਨੰਬਰ 7 ਵਿੱਚ ਹੈ।

ਬੈਰਸ- ਦਾ ਏਸ਼ਿਆ (ਮਕਾਦਾਸ) ਲੇਖਕ ਜੇ.ਡੀ. ਬੈਰਸ। ਲਿਜ਼ਬਨ, 1777 ਆਦਿ।

ਬਿਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗੈਗ-ਬਿਗਿਨ ਐਂਡੇ ਵੂਰਟਗੈਗ ਫਾਨ ਡੀ ਵਰੀਨਿਰਾਡ ਨੰਡਰਲੈਂਡਸ ਜਯੋਕਟਰਾਈਰਡ ਓਸਟ ਇੰਡਿਸ਼ਚ ਕੰਪਨੀ, ਐਮਸਟਰਡਮ, 1646।

ਬਰਨੀਅਰ- ਐਫ਼ ਬਰਨੀਅਰ ਦੀ 'ਟਰੈਵਲਜ਼ ਇਨ ਦੀ ਮੁਗਲ ਐਮਪਾਇਰ'। ਏ. ਕਾਟਸਟੇ

ਥਲ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਸੰਪਾਦਨ, ਲੰਡਨ, 1891।

ਬਾਵਰੇ, ਟੀ. ਬਾਵਰੇ ਦਾ ਏ ਜਿਉਗਰਾਫੀਕਲ ਐਕਾਊਂਟ ਆਫ਼ ਦੀ ਕੰਟਰੀਜ਼ ਰਾਊਂਡ ਦੀ ਬੇ ਆਫ਼ ਬੰਗਾਲ। ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਸਰ ਰਿਚਰਡ ਟੈਂਪਲ ਦਾ ਸੰਪਾਦਨ।

ਕੈਲੰਡਰ ਐਸ. ਪੀ.-ਕੈਲੰਡਰ ਆਫ਼ ਸਟੇਟ ਪੇਪਰਜ਼, ਕਲੋਨੀਅਨ ਸੀਰੀਜ਼, ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਆਦਿ 1516-1534। ਲੇਖਕ ਈ. ਸੈਂਟਸਬਰੀ ਲੰਡਨ, 1862 ਆਦਿ।

ਕੈਥ. ਮਾਡ. ਹਿਸ.- ਦੀ ਕੈਂਬਰਿਜ਼ ਮਾਡਰਨ ਹਿਸਟਰੀ, ਜਿਲਦਾਂ 1 ਤੋਂ 4 ਕੈਂਬਰਿਜ਼, 1902, ਕੰਪੋਸ, ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਦੀ ਪੋਰਚੂਗੀਜ਼ ਇਨ ਬੰਗਾਲ। ਲੇਖਕ ਜੇ. ਜੇ. ਕੈਂਪਸ, ਕਲਕੱਤਾ, 1919

ਕੈਸਟਨਹੇਡ- ਹਿਸਟੋਰੀਆ ਡੋ ਡੇਸਕਰਾਬੀਮੈਂਟੋ ਇ ਕਾਨਕੁਇਸਟਾ ਦਾ ਇੰਡੀਆ। ਲੇਖਕ ਐਫ ਐਲ ਕਾਸਟਲਹੈਡਾ। ਲਿਜ਼ਬਨ 1833।

ਕੋਰੀਆ, ਜੀ. ਕੋਰੀਆ ਦਾ 'ਲੈਂਡਾਸ ਡਾ ਇੰਡੀਆ'। ਲਿਜ਼ਬਨ 1858 ਆਦਿ।

ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ (1) ਈ. ਐਮ. ਸੈਂਟਸਬਰੀ ਦੀ ਕੈਲੰਡਰ ਆਫ਼ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਆਫ਼ ਦੀ ਈ. ਆਈ. ਕੰਪਨੀ. ਆਕਸਫੋਰਡ 1907 ਆਦਿ (2) ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਵਿੱਚ ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ ਦਾ ਹੱਥ ਲਿਖਤੀ ਖਰੜਾ (ਮੇਰੇ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀਆਂ ਤਾਰੀਖ਼ਾਂ ਕੈਲੰਡਰ ਅਤੇ ਖਰੜਾ ਦੋਹਾਂ ਵਿੱਚ ਲੱਭੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।)

ਕੋਟੋ, ਡੀ. ਡੀ. ਕੋਟੋ ਦੀ 'ਦੀ ਏਸ਼ੀਆ'। ਲਿਜ਼ਬਨ 1777 ਆਦਿ।

ਕਨਿੰਘਮ, ਡਬਲਿਊ. ਕਨਿੰਘਮ ਦੀ ਗਰੋਥ ਆਫ਼ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਇੰਡਸਟਰੀ ਐਂਡ ਕਾਮਰਸ। ਤੀਜਾ ਸੰਪਾਦਨ, ਲੰਡਨ 1903।

ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ, ਡੱਚ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦਾ ਸਰਕਾਰੀ ਰੋਜ਼ਨਾਮਚਾ ਡਾਗ ਰਜਿਸਟਰ ਗੇਹੂਦਨ ਇਨਟਹ ਕੈਸਟੀਲ ਬਟਾਵੀਆ। ਬਟਾਵੀਆ ਅਤੇ ਦੀ ਹੇਗ 1896-1919 (ਜਿਥੇ ਹਵਾਲੇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸੂਰਤ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਗਰ ਲਿਖਿਆ ਹੋਵੇ, ਉਥੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲਿਖਤ ਉਸ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਕੇਂਦਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਭਾਗ ਵਿੱਚ ਮਿਲੇਗੀ। ਕੁਝ ਕੁ ਜਿਲਦਾਂ ਹੀ ਵਿਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ। ਕੇਵਲਡ ਤਾਰੀਖ਼ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਲੋੜੀਂਦੇ ਹਵਾਲੇ ਲੱਭੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਡਲਗਾਡੋ, ਐਸ. ਆਰ. ਡੈਲਗਾਡੋ ਦੀ ਗਲਾਸੇਰੀਓ ਲੂਸੋ ਏਸ਼ਿਐਟਿਕੋ, ਕੋਇਮਬਰਾ, 1919-21।

ਡੇਨੀਅਲਜ਼, ਜੀ. ਡਬਲਿਯੂ ਡੇਨੀਅਲਜ਼ ਦੀ 'ਦੀ ਅਰਲੀ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਕਾਟਨ ਇੰਡਸਟਰੀ'। ਮਾਨਚੈਸਟਰ, 1920।

ਡੈਨਵਰਜ਼, ਐਫ਼. ਸੀ. ਡੈਨਵਰਜ਼ ਦੀ 'ਦੀ ਪੋਰਚੂਗੀਜ਼ ਇਨ ਇੰਡੀਆ'। ਲੰਡਨ 1894। ਡੀ ਜੋਂਗ, ਜੇ. ਕੇ. ਜੇ. ਡੀ. ਜੋਂਗ ਦੀ 'ਡੀ ਔਪਕੋਮਸਟ ਵਾਨ ਇੰਟ ਨੈਂਡਰਲੈਂਡਸ ਨੀਜ਼ਾਗ ਇਨ ਊਸਟ ਇੰਡੀ'। ਐਮਸਟਰਡਮ ਅਤੇ ਦੀ ਹੇਗ, 1862, ਆਦਿ।

ਡੀ. ਲੇਇਟ, ਡੀ. ਇਮਪੀਰੀਓ ਮੰਗਲੀ ਮੋਗੋਲੀਸ। ਲੇਖਕ ਜੇ. ਡੀ. ਲੇਇਟ, ਲੰਡਨ, 1631।

ਡੈਲਾ ਵੈਲ, ਦੀ, 'ਟਰੈਵਲਜ਼ ਆਫ਼ ਪਿਅਟਰੋ ਡੈਲਾ ਵੈਲ ਟੂ ਇੰਡੀਆ।' ਹੱਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ

ਲਈ ਈ. ਗਰੇ ਦਾ ਸੰਪਾਦਨ ।
ਡੱਚ ਇਨ ਮਾਲਾਬਾਰ, ਮਦਰਾਸ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਚੋਣ । ਡੱਚ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ ਨੰਬਰ 13 : ਦੀ ਡੱਚ ਇਨ ਮਾਲਾਬਾਰ, ਮਦਰਾਸ 1911 ।
ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼, ਅਰਲੀ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਇਨ ਇੰਡੀਆ । ਡਬਲਿਯੂ. ਫਾਰਸਟਰ ਦਾ ਸੰਪਾਦਨ । ਆਕਸਫੋਰਡ 1921 (ਇਸ ਵਿੱਚ ਫਿੰਚ, ਮਿਲਡਨਹਾਲ, ਹਾਕਿਨਜ਼, ਵਿੱਚ, ਵਿਥਿੰਗਟਨ, ਕੌਰੀਐਟ ਅਤੇ ਟੈਰੀ ਦੀਆਂ ਵਾਰਤਾਵਾਂ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ ।)
ਐਡਮੰਡਸਨ, ਜੀ. ਐਡਮੰਡਸਨ ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਹਾਲੈਂਡ । ਕੈਮਬਰਿਜ, 1922 ।
ਐਲਿਆਸ। ਜੇ. ਈ. ਐਲਿਆਸ ਦੀ ਹੈਟ ਵ੍ਰਸਪਲ ਫਾਲ ਡਨ ਈਰਸਟਨ ਅੰਗਲਸਚਨ ਉਹਲੌਗ, ਦੀ ਹੇਗ, 1920 ।
ਈਲੀਅਟ, ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ਼ ਇੰਡੀ ਐਜ਼ ਟੋਲਡ ਬਾਈ ਇਟਸ ਓਨ ਹਿਸਟੋਰੀਅਨਜ਼ । ਸਰ ਐਚ. ਐਮ ਈਲੀਅਨ ਦੀਆਂ ਲਿਖਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ । ਲੰਡਨ 1867-77 ।
ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼, ਡਬਲਿਯੂ ਫਾਰਸਟਰ ਦੀ 'ਦੀ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਇਨ ਇੰਡੀਆ'। ਆਕਸਫੋਰਡ 1906 ਆਦਿ (1618 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਿਲਦਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ । ਸੰਖੇਪਤਾ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਰਖਦੇ ਹੋਏ ਮੈਂ) 1618-21 ਲਈ ਜਿਲਦ 1 ਤੇ 1655-60 ਲਈ ਜਿਲਦ 10 ਲਿਖਿਆ ਹੈ ।)
ਐਥਰਿਜ. ਏ. ਟੀ., ਐਥਰਿਜ ਦੀ 'ਰਿਪੋਰਟ ਆਨ ਪਾਸਟ ਫੈਮਿਨਜ਼ ਇਨ ਦੀ ਬੰਬੇ ਪ੍ਰੈਜ਼ੀਡੈਂਸੀ' । ਬੰਬਈ, 1868 ।
ਫੈਕਟਰੀ ਰਿਕਾਰਡਜ਼, ਵੇਖੋ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ ।
ਫਾਰੀਆ ਇ ਸੂਜ਼ਾ, ਐਮ. ਡੀ. ਫਾਰੀਆ ਇ ਸੂਜ਼ਾ ਦੀ 'ਦੀ ਪੋਰਚੂਗੀਜ਼ ਏਸ਼ੀਆ । ਅਨੁਵਾਦਕ ਜੇ ਸਟੀਵਨਜ਼ । ਲੰਡਨ, 1695 ।
ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ, ਦੀ ਰਜਿਸਟਰ ਆਫ਼ ਲੈਟਰਜ਼ ਐਟਸੈਟਰਾ ਆਫ਼ ਦੀ ਗਵਰਨਰ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਆਫ ਮਰਚੈਂਟਸ ਟਰੇਡਿੰਗ ਇਨ ਟੂ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼, 1600-1619 । ਲੰਡਨ, 1893 । ਸਰਵਰਕ ਤੇ ਲਿਖਿਆ ਹੈ 'ਦੀ ਫਸਟ ਲੈਟਰ ਬੁਕ ਆਫ਼ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ।'
ਫਰਾਇਰ, ਜੇ. ਫਰਾਇਰ ਦੀ 'ਏ ਨਿਊ ਅਕਾਊਂਟ ਆਫ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਐਂਡ ਪਰਸ਼ੀਆ' । ਹੱਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਡਬਲਿਊ. ਕਰੂਕ ਦਾ ਸੰਪਾਦਨ ।
ਗੁਜਰਾਤ ਰਿਪੋਰਟ : 1630 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਸੰਬੰਧੀ ਗੁਜਰਾਤ ਦੀਆਂ ਕਈ ਮੰਡੀਆਂ ਬਾਰੇ ਇਕ ਹੱਥ ਲਿਖਤੀ ਡੱਚ ਰਿਪੋਰਟਸ ਦੀ ਹੇਗ ਵਿੱਚ ਡਬਲਿਊ ਜਲੈਂਸਨ ਡਿ ਜੋਂਗ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਵਿੱਚ ਨੰਬਰ 28 ।
ਹੇਗ ਰਿਕਾਰਡਜ਼, ਦੀ ਹੇਗ ਦੇ ਪਬਲਿਕ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ ਆਫ਼ਸ ਵਿੱਚ ਕਾਲੋਨੀਅਲ ਆਰਕਾਈਵਜ਼ ਦੀਆਂ ਅਣਛਪੀਆਂ ਹੱਥ ਲਿਖਤਾਂ ।
ਹੇਗ ਟਰਾਂਸਕਰਿਪਟਸ, ਟਰਾਂਸਕਰਿਪਟਸ ਫਰਾਮ ਆਰਕਾਈਵਜ਼ ਐਟ ਦੀ ਹੇਗ ਨਾਂ ਹੇਠ ਇੰਡੀਆ ਆਫਸ ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਲਿਖਤਾਂ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਦੀ ਲੜੀ । ਮੈਂ ਤਿੰਨਾਂ ਲੜੀਆਂ ਨੂੰ ਨੰਬਰ 1, 2, ਤੇ 3 ਲਿਖਿਆ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ : ਪੂਰਬ ਤੋਂ ਆਈਆਂ ਚਿੱਠੀਆਂ, ਡੱਚ

ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀਆਂ ਪੂਰਬ ਵੱਲ ਘੱਲੀਆਂ ਚਿੱਠੀਆਂ ਅਤੇ ਗਵਰਨਰ ਜਨਰਲ ਦੀਆਂ ਛੋਟੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਚਿੱਠੀਆਂ।

ਹੇ, ਜਾਨ ਹੇ ਦੀ ਡੀ ਰੀਬਸ ਆਯੋਪੋਨਿਸੀਜ਼, ਇੰਡਿਸਿਜ਼ ਐਟ ਪਰਵਾਨਿਜ਼। ਐਂਟਵਰਪ 1605।

ਹਾਬਸਨ-ਜਾਬਸਨ, ਡਬਲਿਯੂ ਕਰੂਕ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ 'ਏ ਗਲਾਸਰੀ ਆਫ਼ ਕਲੋਕੀਅਲ ਐਂਗਲੋ ਇੰਡੀਅਨ ਵਰਡਜ਼ ਐਂਡ ਫਰੇਜ਼ਿਜ਼। ਨਵਾਂ ਐਡੀਸ਼ਨ। ਲੰਡਨ, 1903।

ਹੂਟਮਨ., ਡੀ ਈਰਸਟ ਸ਼ਿਪਵਰਟ ਡਰ ਨੈਡਰਲੈਂਡਰਜ਼, ਨਾਰ ਊਸਟ ਇੰਡੀ ਆਂਡਰ ਕਾਰਨਲਿਸ ਡੀ ਹੂਟਮਨ 1595-97 (ਅੰਤਰੀਪ ਦੁਆਲੇ ਪਹਿਲੀ ਡੱਚ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਲੋਤਵਿਕਜ਼ dko}Blwuk) ਜੇ. ਪੀ. ਰੂਫੇਰ ਅਤੇ ਜੇ. ਡਬਲਯੂ. ਇਜ਼ਰਮਨ ਦੁਆਰਾ ਲਿੰਸ਼ਾਟਨ ਵਿਰੀਨਜਿੰਗ ਲਈ ਸੰਪਾਦਨ 1915)।

ਇੰਪੀਰੀਅਲ ਗੈਜ਼ਟੀਅਰ ਦੀ ਇਮਪੀਰੀਅਲ ਗੈਜ਼ਟੀਅਰ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ। ਆਕਸਫੋਰਡ 1908 ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਰਿਕਾਰਡਜ਼, ਇਨ੍ਹਾਂ ਲਿਖਤਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਡਬਲਿਊ ਫਾਸਟਰ ਦੀ 'ਏ ਗਾਈਡ ਟੂ ਦੀ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਰਿਕਾਰਡਜ਼' ਲੰਡਨ 1919 ਵਿੱਚ ਮਿਲੇਗਾ। ਮੈਂ "ਓਰਿਜਿਨਲ ਕਾਰਪਾਂਡੈਂਸ", "ਕੋਰਟ ਮਿਨਿਟਸ"। "ਫੈਕਟਰੀ ਰਿਕਾਰਡਜ਼" ਅਤੇ "ਲੈਟਰ ਬੁਕਸ" ਵਿਚੋਂ ਟੂਕਾਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਥਾਰ ਗਾਈਡ ਵਿੱਚ ਮਿਲਦਾ ਹੈ।

ਯੁਰਦੇਨ, ਜਾਨ ਯੁਰਦੇਨ ਦਾ ਜਰਨਲ ਆਫ਼ ਏ ਵਾਇਜ ਟੂ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼। ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਡਬਲਿਊ ਫਾਸਟਰ ਦੀ ਸੰਪਾਦਨ।

ਜਰਨਲ ਏ. ਐਸ. ਬੀ. ਦੀ ਜਰਨਲ ਆਫ਼ ਦੀ ਰਾਇ ਏਸ਼ਿਐਟਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਆਫ਼ ਬੰਗਾਲ, ਕਲਕੱਤਾ।

ਲੈਟਰ ਬੁਕਸ : ਵੇਖੋ ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਰਿਕਾਰਡਜ਼।

ਲੈਟਰਜ਼ ਰਿਸੀਵਡ, ਲੈਟਰਜ਼ ਰੀਸੀਵਡ ਬਾਈ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ਫਰਾਮ ਇਟਸ ਸਰਵੈਂਟਸ ਇਨ ਦੀ ਈਸਟ (1602-17)। ਲੰਡਨ, 1896-1901।

ਲਿੰਸ਼ਾਟਨ, ਹੰਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਏ. ਸੀ. ਬਰਨਲ ਅਤੇ ਥੀ. ਏ. ਥਾਇਲਿ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਵਾਦਿਤ ਤੇ ਸੰਪਾਦਿਤ, ਦੀ ਵਾਏਜ ਆਫ਼ ਜਾਨ ਹਾਈਗਲ ਫਾਨ ਲਿੰਜ਼ਾਟਨ। (ਮੈਂ ਐਚ. ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਡੱਚ ਮੂਲ ਵੀ ਪੜ੍ਹਿਆ ਹੈ ਜੋ 1910 ਵਿੱਚ ਲਿੰਸ਼ਾਟਨ ਟੈਰੀਨਿਗਿੰਗ ਨੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ। ਦੋਹਾਂ ਰੂਪਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਆਇ ਦਾ ਨੰਬਰ ਇਕ ਹੀ ਹੈ।)

ਲਿਜ਼ਬਨ ਟਰਾਂਸਕਰਿਪਟ, ਇੰਡੀਆ ਆਫ਼ਸ ਵਿੱਚ ਪੁਰਤਗੀਜ਼ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ ਦੀਆਂ ਨਕਲਾਂ ਤੇ ਅਨੁਵਾਦ। ਮੇਰੇ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਵਾਲੇ ਇਸ ਲੜੀ ਦੇ ਅਨੁਵਾਦਾਂ "ਬੁਕਸ ਆਫ਼ ਦੀ ਮਾਨਸੂਨਜ਼" ਵਿਚੋਂ ਲਏ ਗਏ ਹਨ।

ਮਜਾਲਿਸ-ਉ-ਸਲਾਤੀਨ, ਇਸ ਬਿਰਤਾਂਤ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਈਲੀਅਟ ਵਿੱਚੋਂ ਹਨ। ਮੈਨੂੰ ਇਕੋ ਇਕ ਹੱਥ ਲਿਖਤ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਮਿਊਜ਼ੀਅਮ ਵਿਚੋਂ 1903 ਲੱਭੀ ਹੈ।

ਮੈਂਡਲਸਲੋ, ਜੇ.ਏ.ਡੀ. ਮੈਂਡਲਸਲੋ ਦੀ 'ਵਾਏਜਿਜ਼ ਐਂਡ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਇਨ ਟੂ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼'। ਜਾਨ ਡੇਵੀਸ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ : ਦੂਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ। ਲੰਡਨ, 1669। (ਮੈਂ ਮੂਲ ਰਚਨਾ ਨਹੀਂ ਵੇਖੀ। ਇਸ "ਅਨੁਵਾਦ" ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਕੁਝ ਅਨੁਵਾਦਕਾਂ ਦਾ ਆਪਣਾ ਲਿਖਿਆ

ਹੋਇਆ ਹੈ । ਅਪਰੈਲ 1915 ਵਿੱਚ ਡਾਕਟਰ ਵਿਨਸੈਂਟ ਸਮਿਥ ਨੇ ਇਸਦੀ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਬਾਰੇ ਜਰਨਲ ਆਰ. ਏ. ਐਸ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ।)

ਮਾਨਰੀ, ਫਰੇ ਸਿਬੈਸਟਿਯਨ ਮਾਨਰੀਕ ਦਾ ਮੂਲ 'ਇਟੀਨੀਰੇਰੀਓ' ਮੈਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਿਆ । ਕੁਝ ਅਧਿਆਇ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ ਸਰ ਈ। ਮੈਕਲਾਰਸਨ ਨੇ ਜਰਨਲ ਆਫ ਦੀ ਪੰਜਾਬ ਹਿਸਟਾਰੀਕਲ ਸੁਸਾਇਟੀ 1911, ਜਿਲਦ 1, ਨੰਬਰ 83, 151 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ । ਮੈਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਹੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ।

ਮਾਨੂਚੀ, ਸਟੋਰੀਆ ਦੀ ਮਗੋਰ, ਕਰਤਾ ਐਨ. ਮਾਨੂਚੀ. ਅਨੁਵਾਦਕ : ਡਬਲਿਊ ਅਰਵਿਨ। ਲੰਡਨ, 1907

ਮਾਸਟਰ, ਦੀ ਡਾਇਰੀਜ਼ ਆਫ ਸਟਰੇਨਸ਼ਮ ਮਾਸਟਰ, 1675-80 ਸਰ ਰਿਚਰਡ ਟੈਂਪਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ । ਲੰਡਨ, 1911 ।

ਮੈਥਵੋਲਡ, ਡਬਲਿਯੂ ਮੈਥਵੋਲਡ ਦੀ ਰੀਲੇਸ਼ਨਜ਼ ਆਫ ਦੀ ਕਿੰਗਡਮ ਆਫ ਗੋਲਕੁੰਡਾ ਐਂਡ ਅਦਰ ਨੇਬਰਿੰਗ ਨੇਸ਼ਨਜ਼ । ਇਹ ਪਰਚਾਜ਼ ਰਿਜ਼ ਪਿਗਰਿਮਜ ਦੇ ਚੌਥੇ ਐਡੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਲੰਡਨ ਤੋਂ 1626 ਵਿੱਚ ਛਪੀ ।

ਮਿਡਲਟਨ, ਐਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਬੀ. ਕਾਰਨੀ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਦੀ ਵਾਏਜ ਆਫ ਸਰ ਹੈਨਰੀ ਮਿਡਲਟਨ ਟੂ ਬੈਂਟਮ ਐਂਡ ਮਲੂਕੋ ਆਈਲੈਂਡਜ਼।

ਮੁੰਡੀ, ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਸਰ ਰਿਚਰਡ ਟੇਪਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ 'ਦੀ ਟਰੈਵਲਜ਼ ਆਫ ਸਰ ਪੀਟਰ ਮੁੰਡੀ ਇਨ ਯੂਰਪ ਐਂਡ ਏਸ਼ੀਆ'।

ਓਰਿਜਿਨਲ ਕਾਰਸਪੋਂਡੈਂਸ, ਵੇਖੋ ਇੰਡੀਆ ਆਫਸ ਰਿਕਾਰਡਜ਼ ।

ਓਵਿੰਗਟਲ, ਜੇ. ਓਵਿੰਗਟਲ ਦਾ ਵਾਏਜ ਟੂ ਸੂਰਤ ਇਨ ਦੀ ਯੀਅਰ 1689 ਲੰਡਨ 1696 ਪੈਲਸਾਰਟ, ਐਫ, ਪੈਲਸਾਰਟ ਦੁਹਾਰਾ 1626 ਵਿੱਚ ਡੱਚ ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਵੱਡੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਆਗਰੇ ਦੇ ਜੀਵਨ ਦਾ ਵਰਣਨ (ਰਿਮਾਸਟਰਾਂਟੀ) ਐਮ ਥੇਵਨਾਟ ਦੁਆਰਾ ਪੈਰਿਸ ਤੋਂ 1663 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਰੀਸੇਸ਼ਨ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਅਨੁਵਾਦ ਸੰਖੇਪ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤੇ ਕਈ ਥਾਈਂ ਗ਼ਲਤ ਵੀ; ਮੈਂ ਡੱਚ ਹੱਥ ਲਿਖਤ ਦੀਆਂ ਫ਼ੋਟੋਆਂ ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ।

ਪਰਚਾਜ਼, ਐਸ, ਪਰਚਾਜ਼ ਦੀ ਪਰਚਾਜ਼ ਰਿਜ਼ ਪਿਲਗਿਰਿਮਜ਼ (ਪੰਨੇ ਮੂਲ ਲਿਖਤ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ । ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਵਲੋਂ ਗਲਾਸਗੋ ਤੋਂ 1905 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਪੁਸਤਕ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪੰਨੇ ਹਾਸ਼ੀਏ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ।)

ਪੈਰਾਰਡ, ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਏ. ਗਰੇ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਵਾਦਿਤ ਤੇ ਸੰਪਾਦਿਤ ਦੀ ਵਾਇਜ਼ ਆਫ ਫਰਾਂਸਿਸ ਪੈਰਾਰਡ, ਆਫ ਲਾਵਾਲ, ਟੂ ਦੀ ਈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼ ।

ਰੇਨਨ, ਏ ਫਿਲਾਸੋਫੀਕਲ ਐਂਡ ਪੋਲੀਟੀਕਲ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ ਦੀ ਸੈਂਟਲਮੈਂਟਸ ਐਂਡ ਟਰੇਡ ਆਫ ਦੀ ਯੂਰਪੀਅਨਜ਼ ਇਨ ਦੀ ਈਸਟ ਐਂਡ ਵੈਸਟ ਇੰਡੀਜ਼ । ਰੇਨਲ ਦੇ ਫਰਾਂਸੀਸੀ ਮੂਲ ਤੋਂ ਜੇ. ਜਸਟਾਮੋਂਡ ਦਾ ਅਨੁਵਾਦ । ਐਡਨਬਰਗ, 1776 ।

ਰੀਅਲੀਆ, ਰਜਿਸਟਰ ਆਪ ਡੀ ਜਨਰਲ ਰੈਜ਼ੀਲਿਊਸ਼ਨ ਫ਼ਾਨ ਹੈਟ ਕੈਸਟੀਲ ਬਟਾਵੀਆ । ਲੇਡਨ ਐਂਡ ਦੀ ਹੇਗ, 1882-85 ।

ਰੈਨਵਿਲ, ਰਿਕੁਏਲ ਡੀ ਵਾਇਜਜ਼, ਰੂਐਨ, 1725 (ਬਿਗਨ ਐਂਡ ਵੂਰਟਰੀਂਗ ਦਾ ਕੁਝ ਵਾਕਿਆ ਨਾਲ ਅਨੁਵਾਦ)।

ਰੋਂ, ਹੈਕਲੂਟ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਡਬਲਿਊ ਫਾਸਟਰ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ 'ਦੀ ਐਮਬੈਸੀ ਆ. ਸਰ ਟਾਮਸ ਰੋ'।

ਸਰਕਾਰਜ਼ ਐਡਮਿਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ, ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮੁਗਲ ਐਡਮਨਿਸਟਰੇਸ਼ਨ, ਕਲਕੱਤਾ, 1920।

ਸਰਕਾਰਜ਼ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ, ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਹਿਸਟਰੀ ਆਫ ਔਰੰਗਜ਼ੇਬ। ਕਲਕੱਤਾ 1912 ਆਦਿ।

ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸ਼ਿਵਾਜੀ, ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸ਼ਿਵਾਜੀ ਐਂਡ ਹਿਜ਼ ਟਾਈਮਜ਼, ਕਲਕੱਤਾ, 1919।

ਸਰਕਾਰਜ਼ ਸਟੱਡੀਜ਼, ਜਾਦੂ ਨਾਥ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਟੱਡੀਜ਼ ਇਨ ਮੁਗਲ ਇੰਡੀਆ, ਕਲਕੱਤਾ। 1919

ਸ਼ੋਰਰ, ਕੋਰਟ ਵਰਹੇਅਲ ਫਾਨ ਡੀ ਕਸਟਰ ਫਾਨ ਕੋਰੋਮੰਡਲ। 1616 ਵਿੱਚ ਹਾਲੈਂਡ ਪੁੱਜਣ ਵਾਲਾ ਕੋਰੋਮੰਡਲ ਤੱਟ ਸੰਬੰਧੀ ਇਕ ਸੰਖੇਪ ਖਰੜਾ (ਓਵਰਗਿਕੋਮਨ ਬਰੀਵਨ 1616; ਈਰਸਟ ਬੋਕਸ ਹੇਗ ਰਿਕਾਰਡਜ਼)।

ਸਕਾਟ, ਡਬਲਿਊ. ਆਰ. ਸਕਾਟ ਦੀ ਕਾਂਸਟੀਟਿਊਸ਼ਨ ਐਂਡ ਫਾਈਨੈਂਸ ਆਫ ਇੰਗਲਿਸ਼, ਸਕਾਟਿਸ਼ ਐਂਡ ਆਇਰਿਸ਼ ਜਾਇੰਟ ਸਟਾਕ ਕੰਪਨੀਜ਼ ਟੂ 1720; ਕੈਂਬਰਿਜ, 1910।

ਸੀਵੈਨ, ਆਰ ਸੀਵੈਨ ਦੀ 'ਏ ਫਾਰਗਾਟਨ ਐਮਪਾਇਰ', ਲੰਡਨ, 1900

ਸਮਿਥਜ਼ ਅਕਬਰ, ਡਬਲਿਊ. ਏ. ਸਮਿਥ ਦੀ ਅਕਬਰ ਦੀ ਗਰੇਟ ਮੁਗਲ। ਦੂਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ ਆਕਸਫੋਰਡ 1919।

ਟੈਵਰਨੀਅਰ, ਵੀ. ਬਾਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਜੇ. ਬੀ. ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਦੀ 'ਟਰੈਵਲਜ਼ ਇਨ ਇੰਡੀਆ', ਲੰਡਨ, 1889।

ਟੇਲਰਜ਼ ਢਾਕਾ, ਵੀ. ਬਾਲ ਦੁਆਰਾ ਸੰਪਾਦਿਤ ਜੇ. ਬੀ. ਟੈਵਰਨੀਅਰ ਦੀ 'ਟਰੈਵਲਜ਼ ਇਨ ਇੰਡੀਆ', ਲੰਡਨ, 1889।

ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼ ਕੋਰੋਮੰਡਲ, ਐਚ ਟੈਰਪੈਸਟਰਾ ਦੀ ਡੀ. ਫੈਸਟਿਗਿੰਗ ਫਾਨ ਡੀ ਨੈਡਰਲੇ ਡਰਜ਼ ਆਨ ਡੀ ਕੁਸਟ ਫਾਨ ਕੋਰੋਮੰਡਲੀ। ਗਰੋਨਿੰਗਨ, 1911

ਟੈਰਪੈਸਟਰਾਜ਼ ਸੂਰਤ, ਡੀ. ਓਪਕੋਮਸਟ ਡਰ ਵੈਸਟਰ ਕਵਾਰਟੀਅਰਨ ਫਾਨ ਡੀ ਊਸਟ ਇੰਡਿਸ਼ ਕੰਪਨੀ (ਸੂਰਤ, ਅਰਬੀ, ਪਰਜ਼ੀ) ਲੇਖਕ : ਐਚਟੈਰਪਸਟਰਾ, ਦੀ ਹੇਗ, 1918।

ਟੇਵਨਾਟ, ਲਾ ਵਾਇਸਿਜ਼ ਦੀ ਐਮ. (ਯੀਨ) ਦੀ ਥੇਵਨਾਟ ਔਂ ਇੰਡਿ ਓਰੀਐਂਟਲੇਜ਼। ਐਮਸਟਰਡਮ, 1727। (ਮੈਲਚਿਜਡੈਕ ਥੇਵਨਾਟ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਲਈ ਪੈਲਸਾਰਟ ਵੇਖੋ।

ਟਾਮਸ, ਈ. ਟਾਮਸ ਦੀ 'ਦੀ ਰੈਵਿਨਿਊ ਰਿਸੋਰਸਿਜ਼ ਆਫ ਦੀ ਮੁਗਲ ਐਮਪਾਇਰ ਇਨ ਇੰਡੀਆ', ਲੰਡਨ, 1871।

ਤੁਜ਼ਕ : ਜਹਾਂਗੀਰ ਦੀ ਸਵੈ ਜੀਵਨੀ। ਅਨੁਵਾਦਿਕ : ਏ. ਰੋਜਰਜ਼। ਸੰਪਾਦਿਕ : ਰਾਇਲ

ਏਸ਼ਿਐਟਿਕ ਸੁਸਾਇਟੀ ਲਈ ਐਚ ਬੈਵਰਿਜ਼, ਲੰਡਨ, 1909-14।
ਵੈਲੰਟੀਨ, ਐਫ ਵੈਲੰਟੀਨ ਦੀ ਔਡ ਇਨ ਨਿਊ ਈਸਟ ਇੰਡੀਅਨ। ਐਮਸਟਰਡਮ, 1724-26।
ਵਾਨ ਡਰ ਚਿਜਸ, ਜੇ.ਏ. ਵਾਨ ਡਰ ਚਿਜਸ ਦੀ ਗੈਸ਼ਿਈਡੈਨਿਸ ਡਰ ਸਟਿਚਟਿੰਗ ਫ਼ਾਨ ਡਰ ਵਿਰੀਨਿਜ ਓ ਆਈ ਕੰਪਨੀ। ਦੂਜਾ ਐਡੀਸ਼ਨ, ਲੰਡਨ, 1857।
ਵਾਨ ਡਿਚਕ, ਐਲ. ਸੀ. ਡੀ ਵਾਨ ਡਿਚਕ ਦੀ ਜੰਸ ਜਾਰਨ ਉਇਟ ਹੈਟ ਲੀਵਨ ਵਾਨ ਵੈਮਰ ਵਾਨ ਬੈਰਚਮ। ਐਮਸਟਰਡਮ, 1858।
ਵਾਨ ਲੂਨ, ਐਚ ਡਬਲਿਯੂ ਵਾਨ ਲੂਨ ਰਚਿਤ 'ਦੀ ਫਾਲ ਆਫ਼ ਦੀ ਡੱਚ ਰਿਪਬਲਿਕ'। ਲੰਡਨ, 1913।
ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ, ਜੇ ਵਾਨ ਟਵਿਸਟ ਰਚਿਤ ਜਨਰਲ ਬੈਸ਼ਰਿਜਵਿੰਗ ਵਾਨ ਇੰਡੀਅਨ। ਐਮਸਟਰਡਮ, 1648।
ਵਾਈਟਵੇ, ਆਰ. ਐਸ ਵਾਈਟਵੇ ਰਚਿਤ 'ਦੀ ਰਾਈਜ਼ ਆਫ਼ ਦੀ ਪੁਰਤੂਗੀਜ਼ ਪਾਵਰ ਇਨ ਇੰਡੀਆ', ਲੰਡਨ, 1899।


PUNJABI UNIVERSITY PATIALA